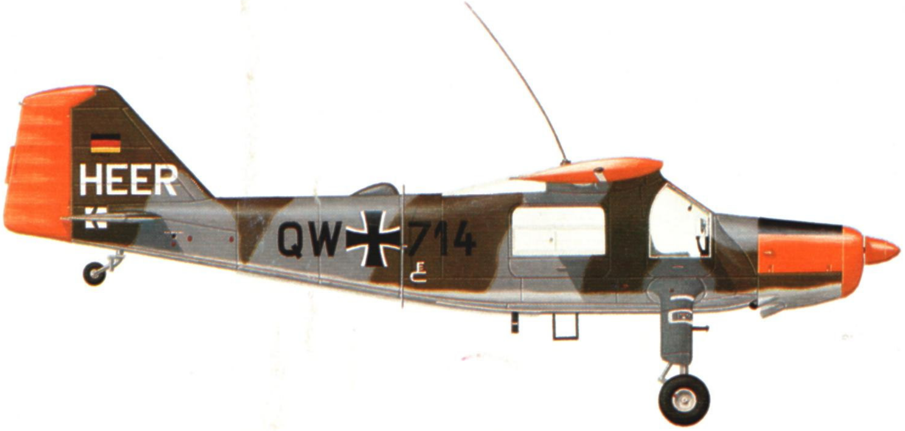
FLUGZEUG *Profile*

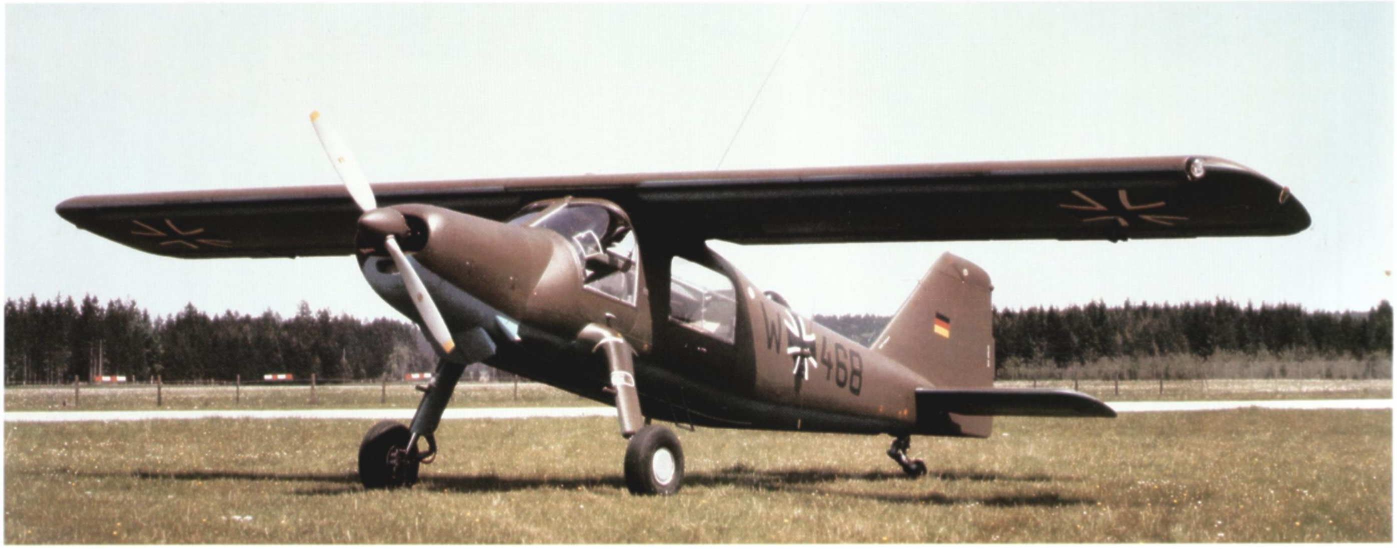
26 Archiv

Dornier Do 27

D-EEPJ
FLUGZEUG

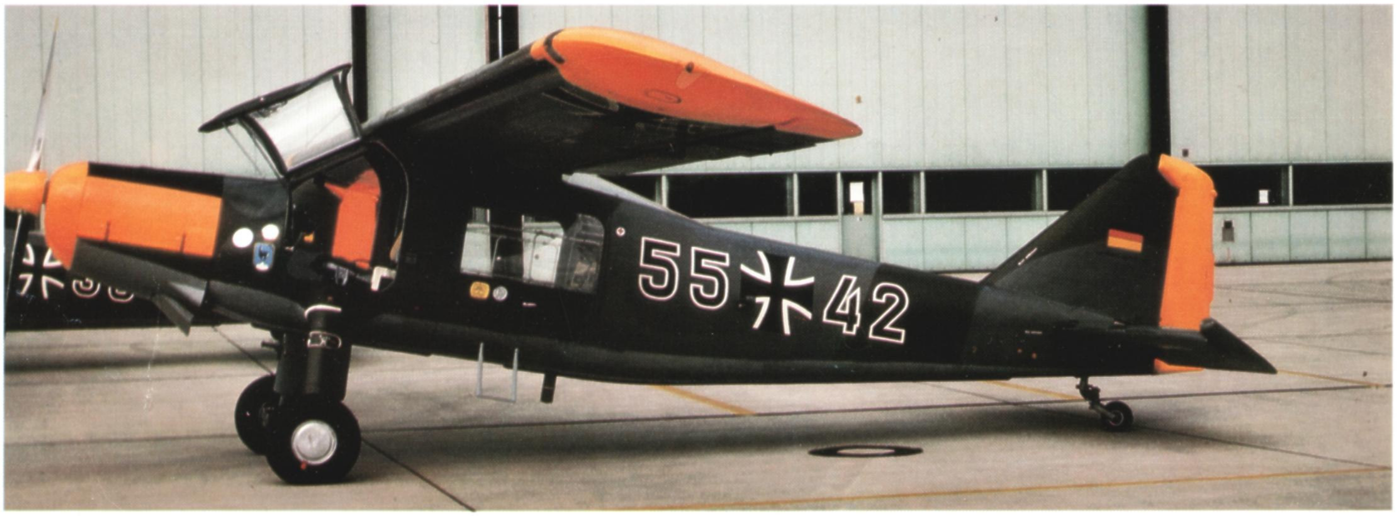


Mit 20 farbigen Profiles **2**



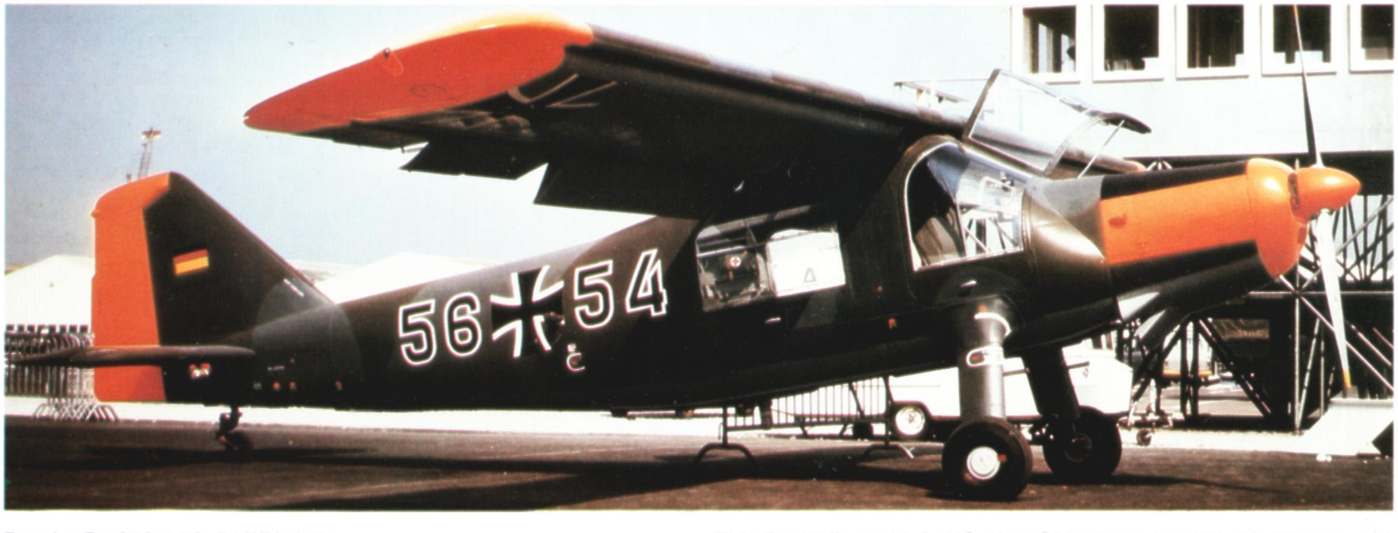
Dornier Do 27 W+468
Eine der frühen Do 27 für die Bundeswehr, mit einer ungewöhnlichen Kennung, die verschiedentlich auf Fotos zu sehen ist. Vermutlich handelt es sich um eine Werkskennung. Die Oberseite ist olivgrün, die Unterseite hellblau.

One of the early Bundeswehr Do 27s sporting an unusual registration, which occasionally appears in photos. It could be a works registration. The upper surfaces are painted olive and the lower surfaces light blue.



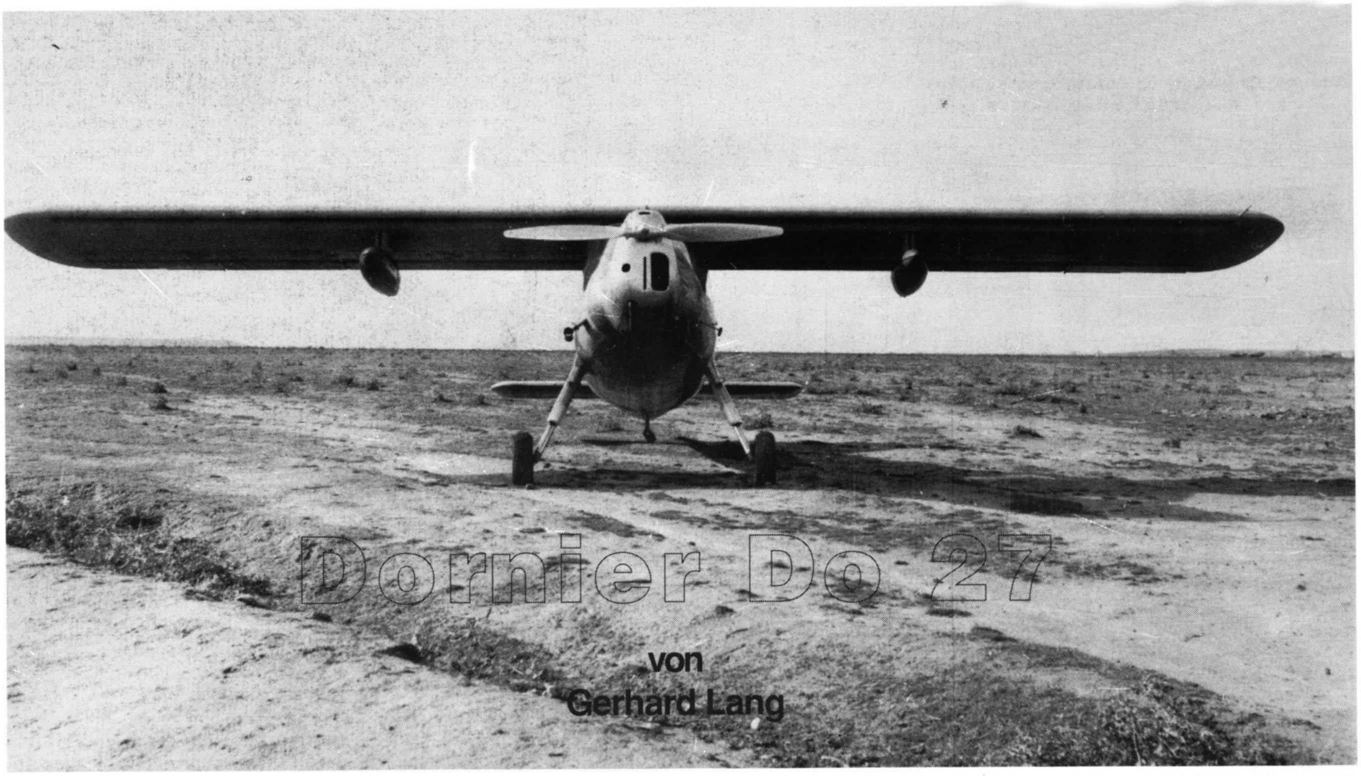
Dornier Do 27A-1 55+42 WNr. 172 Landsberg 1973
1957 wurde diese Do 27 an die FFS"S" in Memmingen ausgeliefert. Nach dem Einsatz bei verschiedenen Einheiten der Luftwaffe kam die 55+42 1972 zur BwSpFlgGrp des LTG 61 nach Penzing. 1980 wurde sie als D-EKIE umregistriert.

This Do 27 was delivered to FFS"S" at Memmingen in 1957. After service with various units of the Luftwaffe, 55+42 was allocated to the Air Recreation Flight of LTG 61 at Penzing. It was re-registered as D-EKIE in 1980.



Dornier Do 27A-1 56+54 WNr.340
Halter dieser Do 27 war das LeKG 43 in Oldenburg. 1973 wurde die 56+54 an einen privaten Besitzer als D-EIVI verkauft und verunglückte im September 1975 in der Schweiz.

This Do 27 flew with LeKG 43 at Oldenburg. In 1973, 56+54 was sold to a private owner as D-EIVI. It crashed in Switzerland in 1975.



Dornier Do 27

von
Gerhard Lang

Dornier Do 25P-1
Vorderansicht der P-1. Deutlich sieht man hier die abwerfbaren tropfenförmigen 60-Liter Tanks.

Front view of the Do 25P-1. Clearly shown are the jettisionable 60 litre tanks.

Bereits im Februar 1951 beschäftigte sich in Madrid das Oficinas Técnicas Dornier (OTEDO) mit der Entwicklung von Flugzeugen. In diesem Konstruktionsbüro arbeitete eine kleine Gruppe von erfahrenen Flugzeugkonstrukteuren unter der Leitung von Diplom-Ingenieur Claudius Dornier jr.

Grundlage für die Entwicklung der Dornier Do 25, dem Vorgängermuster der Do 27 war eine Ausschreibung des spanischen Luftfahrtministeriums für ein Verbindungs- und Beobachtungsflugzeug mit guten Langsamflugeigenschaften und kurzen Start- und Landestrecken. Das Flugzeug sollte auch für den Einsatz von kleinen unvorbereiteten Flugplätzen ausgelegt sein.

Konstruiert und entwickelt wurde die Do 25 vom Oficinas Técnicas Dornier. Die Konstruktion wurde innerhalb von nur einem halben Jahr, vom Herbst 1953 bis Frühjahr 1954 erstellt.

Der Bau des Flugzeuges oblag den spanischen Flugzeugwerken Constructiones Aeroauticas S. A. (CASA). Gebaut wurden zwei Prototypen, die Do 25P-1 und P-2, sowie eine Bruchzelle. Der Bau des Rumpfes und des Fahrwerks sowie die Endmontage erfolgte im Werk Sevilla, während die Trag- und Steuerflächen in Cadiz hergestellt wurden.

Der Erstflug des ersten Prototyps, der Do 25P-1 erfolgte am 25. Juni 1954 in Sevilla-Tablada unter Führung von CASA-Testpilot Ernesto Nienhuisen.

Die Do 25 war ein freitragender Schulterdecker in Leichtmetallbauweise. Die Tragflächen hatten über die gesamte Spannweite einen festen Vorflügel sowie Doppelspaltquerruder und Auftriebsklappen. Die Tragfläche bestand ebenfalls aus Leichtmetall, jedoch mit teilweiser Stoffbespannung.

Ausgerüstet war der Prototyp mit einem 150-PS Motor des Typs Elizalde Tigre G-IVB mit nicht verstellbarer Enhasa P-8 Metall-Luftschraube. Der Treibstoff war in zwei unter den Tragflügeln montierten abwerfbaren 60 Liter Außenbehälter untergebracht.

Der Prototyp Do 25P-1 führte die spanische Musterbezeichnung XL-9. Nach den ersten Versuchsflügen wurde die P-1 zur weiteren Erprobung nach Getafe gebracht. Nach dem erfolgreichen Abschluß der Werkserprobung wurde die P-1 der spanischen Erprobungsstelle INTA übergeben. Hier wurde gegen Ende 1954 die Musterzulasssungs-Erprobung durchgeführt.

Kurze Zeit darauf nahm auch die Do 25P-2 die Erprobung auf. Die P-2 war zu Beginn der Erprobung mit der P-1 identisch. In Getafe wurde sie jedoch mit einem 225-PS-Continental-Motor 0-470-J mit verstellbarer Hartzell-Zweiblatt-Luftschraube mit "constand speed" Einrichtung ausgerüstet. Der Kraftstoffbehälter wurde in den Flügeln untergebracht. Außerdem erhielt das Flugzeug eine Doppelsteuerung und eine Spornradlenkung.

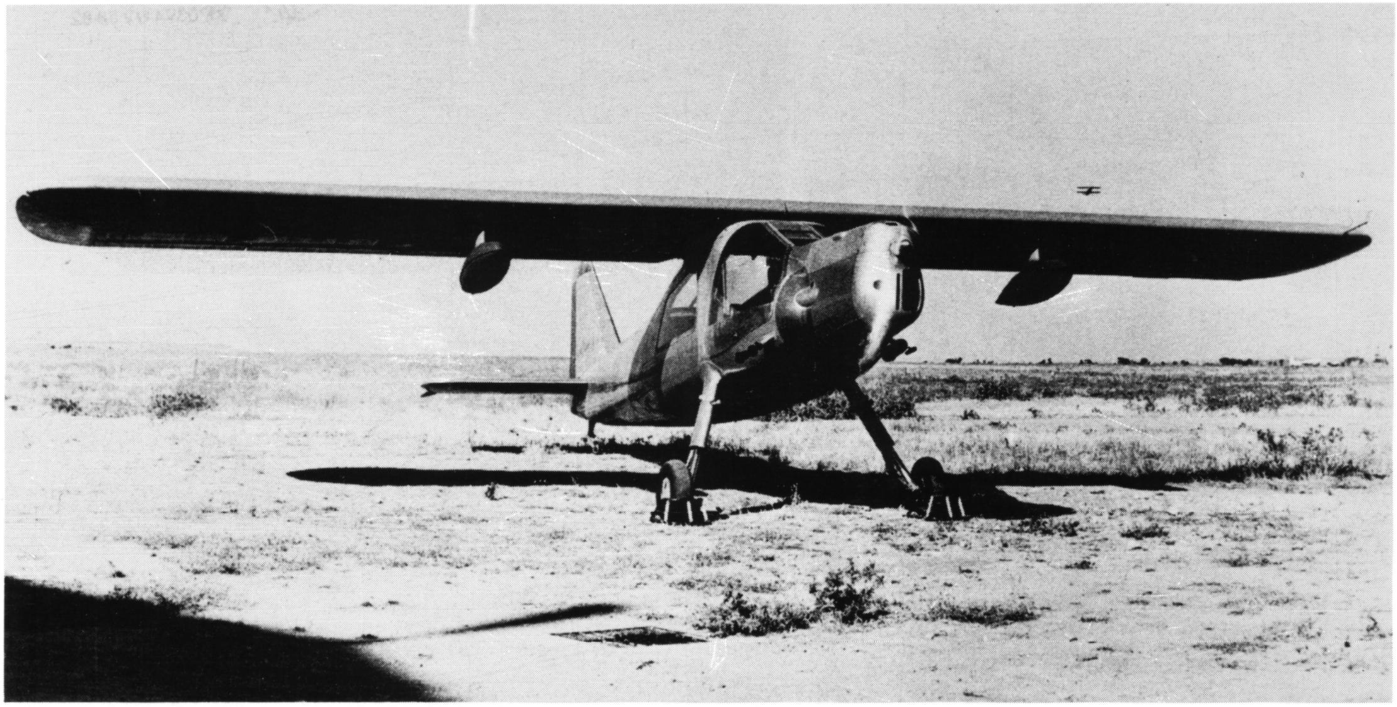
Nach dem Umbau lautete die neue Bezeichnung Do 25P-2C. Dieser Do 25 wurde das Kennzeichen EC-AKY zugeteilt und am 8. April 1955 führte sie ihren Erstflug durch. Mit dem neuen Motor konnten die Flugleistungen wesentlich verbessert werden. Nach Abschluß der Flugerprobung in Spanien wurde die Do 25P-2C am 28. August 1955 nach Deutschland gebracht, um für ausgedehnte Vorführflüge eingesetzt zu werden. Diese Vorführflüge führten sie auch nach Frankreich und in die Schweiz. Im November 1956 kehrte sie endgültig wieder nach Spanien zurück. Hier wurde eine beschränkte Musterzulassung erteilt, da das Fahrwerk nur für den leichteren Tigre-Motor ausgelegt war. Über den Verbleib der beiden Do 25 Prototypen ist nichts bekannt.

Weiterentwicklung zur Do 27

Entsprechend der Do 25 wurde auch die Dornier Do 27 in Ganzmetallbauweise ausgeführt. Abweichend zur Do 25 kam der leistungsstärkere Lycoming GO-480-B1A6-Motor zum Einbau. Auf Grund des neuen Motors mußte auch das Hauptfahrwerk verstärkt werden. Anstelle des durchgehenden Holmes wurde der Tragflügel zweiteilig ausgeführt. Gleichzeitig wurde der Kraftstoffbehälter nicht mehr separat in den Tragflügeln untergebracht, sondern die Beplankung des Flügels bildete jetzt die Wandung des Kraftstoffbehälters. Gegenüber dem Vorgängermodell Do 25 vergrößerte man auch die Seitenflosse und das Seitenruder. Ebenso wurde die Form der Türen geändert.

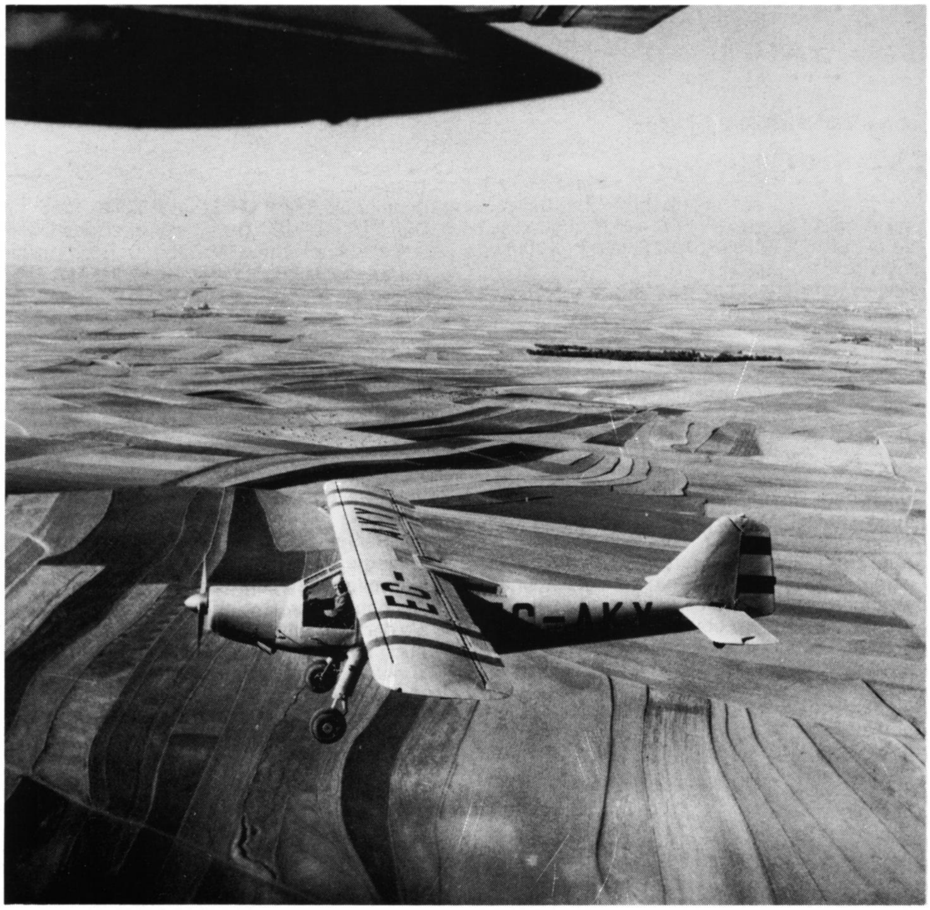
Die Konstruktion der Do 27 wurde noch in

Titelseite:
Dornier Do 27A-1 D-EEPJ WNr. 173 1988
Die "FLUGZEUG" Do 27 während des Überführungsfluges von Neuburg/D nach Laupheim. Unsere "Do" wurde am 7. Oktober 1957 als AS+923 von der FFS"S" in Memmingen übernommen. Während ihrer Dienstzeit kam sie über Diepholz zum Fluganwärterregiment in Uetersen, wo ihr am 15. März 1961 die Kennung AC+923 zugeteilt wurde. Ab 1964 wurde sie von der BwSpFlGrp in Uetersen eingesetzt. Im Rahmen der Änderung aller Flugzeugkennungen von Buchstaben-Zahlen-Kombination in eine Zahlen-Kombination erhielt sie am 13. November 1967 die neue Kennung 55+43. Bis 1974 flog sie dann bei der BwSpFlGrp in Fürstenfeldbruck. Von hier gelangte die Do 27 zum HFlgTrpRgt 25 wo sie weitere fünf Jahre eingesetzt wurde. Nach Auflösung der BwSpFlg-Gruppen übernahm sie der Bw-Luftsportring Laupheim. Dies hatte auch zur Folge, daß ihr eine zivile Kennung zugeteilt wurde, und zwar am 24. April 1980. Seither fliegt sie als D-EEPJ in Laupheim und erhielt dann 1988 den gezeigten Anstrich.
Front page: "FLUGZEUG`S" Do 27 during its ferry flight from Neuburg/Donau to Laupheim. It originally entered service with FFS"S" flying training school at Memmingen as AS+923 on October 7, 1957. Some time later it was passed on to the Fluganwärterregiment at Uetersen via Diepholz. At Uetersen it was re-registered as AC+923 on March 1961 and from 1964 on it continued to serve with the stations Air Recreation Flight. When all military registrations were changed from letter-number combinations to pure number codes, it was registered as 55+43 on November 13, 1967. It was then flown by the Air Recreation Flight at Fürstenfeldbruck until 1974 when it went HFlgTrpRgt 25 for a further five years. Following the disbandment of the Bundeswehr's Air Recreation Flights it was taken over by the newly established Bundeswehr Flying Club at Laupheim and consequently allotted a civil registration on April 24, 1980. Since then it has been operating from Laupheim as D-EEPJ and sports the "FLUGZEUG" livery since 1988.



Dornier Do 25P-1
Die Do 25P-1 war der erste Prototyp. Wie auf diesem Bild, so ist auch auf keiner anderen bekannten Aufnahme ein Kennzeichen zu sehen.

Do 25P-1 was the first prototype. This photo like all others depicts the machine, devold of any from of registrations.



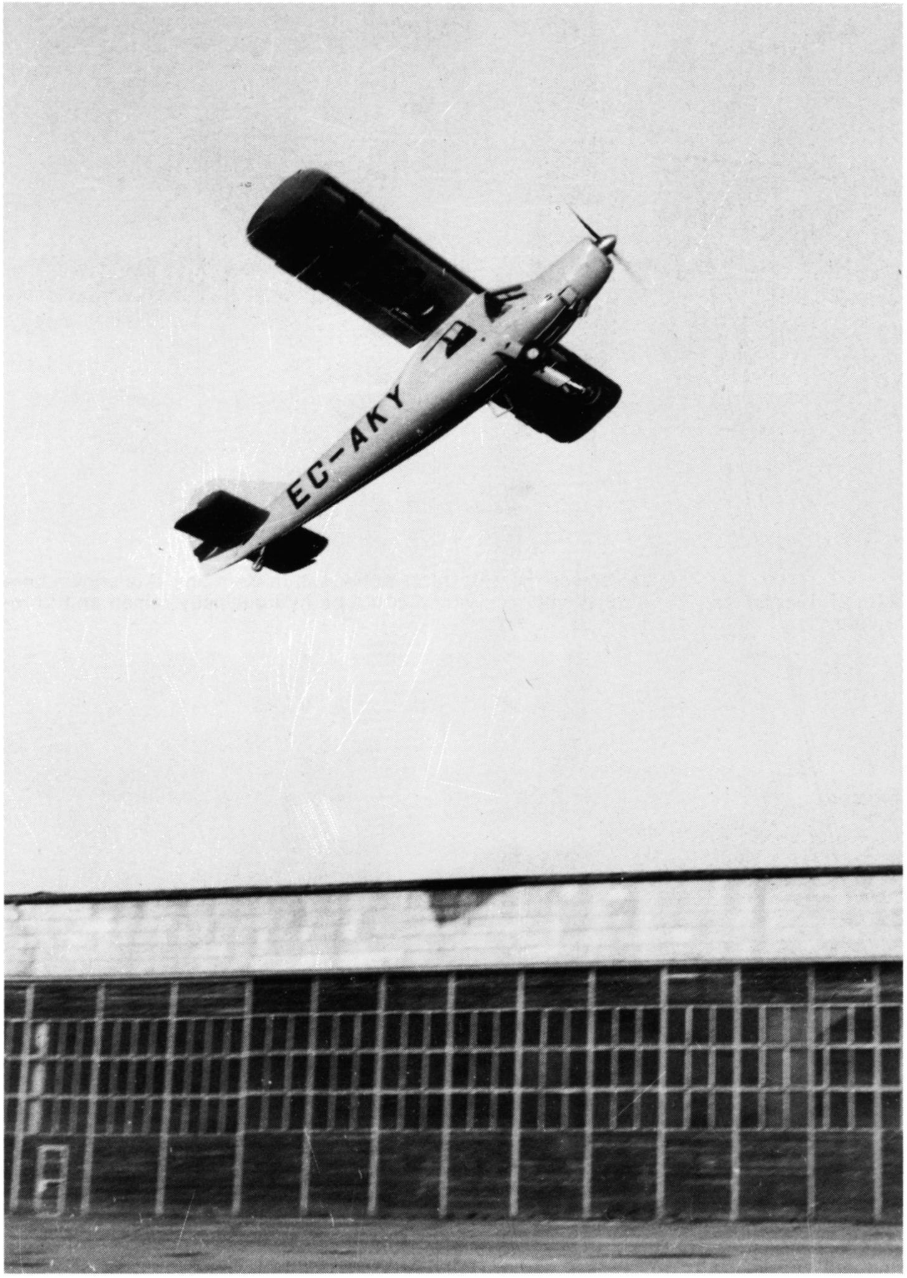
Dornier Do 25P-2C EC-AKY
Eine schöne Flugaufnahme des zweiten Prototyps der Do 25. Die Streifen auf und unter der Tragfläche sowie am Leitwerk sind in den spanischen Nationalfarben rot-gelb-rot gehalten.

A nice in-flight shot of the second Do 25 prototype. The stripes on the upper and lower wing surfaces and on the rudder are the Spanish national colours, red-yellow-red.

Flugzeug Profile Impressum

Herausgeber:	**Flugzeug Publikations GmbH** Herbststraße 3, D-7918 Illertissen
Verantwortlich für den Inhalt:	Gerhard Lang, Schwarzwaldstraße 31, D-7024 Filderstadt
Englische Texte:	Rick. A. Chapman
Grafiken:	Tim A. Maunder
Herstellung und Vertrieb:	Flugzeug Publikations GmbH Herbststraße 3, D-7918 Illertissen

Der Verfasser bedankt sich bei den Herren Domingo Balaguer (2), Manfred Franzke (9), Gerhard Hartmann (4), Peter Potempa (2), Hans Redemann (9), Hanfried Schiephake (4), Erwin Vollmer (2) und Claus Wiest (2), sowie den Firmen Dornier (28) und Swissair-Photo (2) und dem Heeresfliegerkommando 3 (3) die Fotos zur Gestaltung des vorliegenden Heftes zur Verfügung gestellt haben. Alle weiteren Fotos Archiv Gerhard Lang.



Dornier Do 25P-2C EC-AKY
Der zweite Prototyp demonstriert hier sehr deutlich seine gute Kurzstartfähigkeit.

The second prototype clearly demonstrating its short take-off capability.

Spanien beendet. Mitte Juli 1955 kehrten die meisten Dornier Mitarbeiter nach Deutschland zurück. Unverzüglich wurde mit dem Neuaufbau der Werksanlagen begonnen. Am 2. August 1955 konnten die Arbeiten im Werk München-Neuaubing wieder aufgenommen werden. Der Bau des Prototypen begann noch im Herbst 1955.

Als erstes wurde eine Bruchzelle mit der WNr. 101 gebaut und bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) 1956/57 für statische Versuche verwendet. Den Erstflug des Prototyps führte am 17. Oktober 1956 Dornier-Werkspilot Heinrich Schäfer mit der Do 27B-1 (D-EKER / WNr. 102) von Oberpfaffenhofen aus durch.

Die Do 27 war das erste Flugzeug, das nach Kriegsende in Großserie in Deutschland wieder gebaut wurde. Sehr entscheidend für die Aufnahme der Serienproduktion war der im Februar 1956 erteilte Auftrag über 469 Dornier Do 27 für die Bundeswehr. Dieser Auftrag wurde 1957 jedoch auf 428 Flugzeuge gekürzt, und zwar 322 Do 27A und 106 Do 27B. Diese Bestellung erfolgte auf Grund der früheren Pläne der Bundeswehr, die Heeresflieger mit leichten Beobachtungsflugzeugen auszurüsten. Ein Teil dieser Flugzeuge wurde auch von der Luftwaffe und den Marinefliegern als Verbindungsflugzeuge eingesetzt.

Die erste von der Bundeswehr übernommene Do 27 war eine Do 27B-1 (PA + 101 / WNr. 103), die am 14. Januar 1957 an die Heeresfliegerstaffel 811 in Niedermending ausgeliefert wurde. Die offizielle Übergabefeier fand am 19. Januar 1957 in Oberpfaffenhofen statt. An diesem Tag übergab Professor Claude Dornier die AS + 901 (WNr. 104) an die Flugzeugführerschule "S" der Luftwaffe, die in Memmingen stationiert war. Die Auslieferung an die Bundeswehr wurde 1959 abgeschlossen.

Im Sommer 1957 wurde auf dem 22. Aero Salon auf dem Flughafen Le Bourget bei Paris die Do 27 vorgestellt. Das erste zivile Serienflugzeug wurde am 5. November 1957 ausgeliefert. Es handelte sich um die Do 27Q-1 mit dem Kennzeichen D-ENTE (WNr. 2001). Diese Do 27 wurde an die Okapia KG von Professor Grzimek übergeben und kam als Beobachtungsflugzeug zur Erforschung der Tierbestände in der afrikanischen Serengeti-Steppe zum Einsatz.

Um auch die Exportchancen, die für dieses Flugzeug bestanden, voll zu nutzen, wurde die Musterzulassung beim Luftfahrtbundesamt beantragt. Diese wurde für die ersten Versionen am 20. Dezember 1957 erteilt.

1958 konnten die ersten vier Flugzeuge an ausländische Kunden verkauft werden.

Eine ausgedehnte Verkaufs- und Vorführtour quer durch Afrika wurde 1959 durchgeführt. 1959 betrug die monatliche Produktionsrate 15 Flugzeuge. Zwischen 1956 und 1964 wurden insgesamt 568 Dornier Do 27 in den verschiedenen Ausführungen von Dornier ausgeliefert. 50 Flugzeuge baute die spanische Firma CASA unter der Bezeichnung C.127 für die spanischen Streitkräfte in Lizenz. Die Produktion der Do 27 wurde 1965 eingestellt, jedoch wurden aus vorhandenen Baugruppen und Ersatzteilen 1976/77 für die deutsche Rheingau Air Service GmbH die beiden letzten Do 27 (WNr. 2200 und WNr. 2201) montiert.

Nach Malawi wurden bis 1981 mehrere Do 28D-2 für den Lufttransport geliefert, die sich sehr gut bewährten. Für die parallel anlaufende Pilotenschulung und -ausbildung wurden 1979 sechs Dornier Do 27 vom Werksflugplatz Oberpfaffenhofen nach Zomba/Malawi überflogen.

1980 ging die Aera Do 27 bei der Bundeswehr endgültig zu Ende, die Luftwaffenschleuse 61 bei Oldenburg führte die letzte Jahresüberprüfung an einer Do 27 durch.

Die Dornier Do 27 im Einsatz bei ausländischen Luftwaffen

Angola

Die Streitkräfte von Angola setzten fünf Do 27 für Verbindungsaufgaben ein.

Belgien

Die ersten drei Do 27J-1 wurden 1960 an die belgischen Heeresflieger geliefert. Sie kamen bei der Landmacht School (bis 1964 15.Smaldeel) in Brasschaat und bei der 16.Smaldeel in Butzweilerhof zum Einsatz. Insgesamt wurden zwölf Maschinen übernommen. Jede Staffel verfügte über sechs Flugzeuge. Die belgischen Do 27 führten die Kennzeichen OL-DO1 bis OL-DO12 (WNr. 2057...2059 und WNr. 2101...2109). 1976 wurde die Do 27 ausgemustert und durch Britten-Norman BN-2 Islander ersetzt. Die OL-DO4 ist jetzt im Musee de l'Armee in Brüssel ausgestellt.

Burundi

Die Burundi National Army setzt eine Do 27Q-4 mit zivilem Kennzeichen ein (9U-BAN / WNr. 2065).

Guinea-Bissau

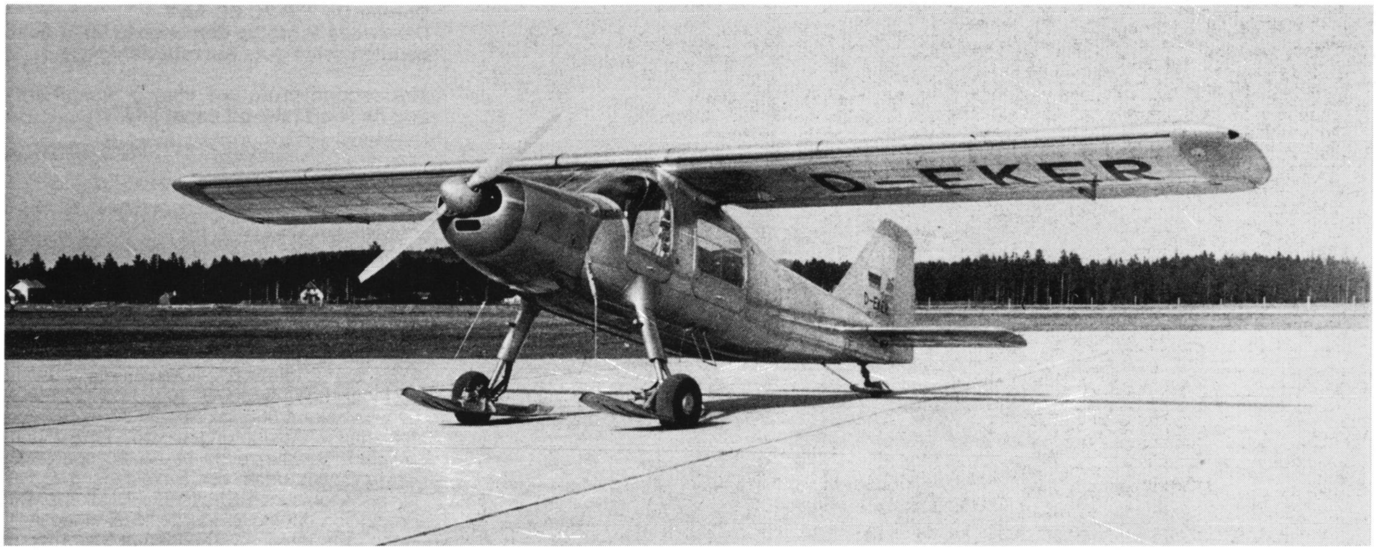
Zwei Do 27 stehen hier im Einsatz für Verbindungsaufgaben.

Israel

Israel erhielt mindestens 30 Dornier Do 27 der verschiedensten Versionen. Die ersten zehn Flugzeuge wurden über die Armee de l'Air nach Israel geliefert. Genaue Informationen über die israelischen Do's sind nicht bekannt. Am 31. Oktober 1989 standen noch sechs Do 27 im Einsatz.

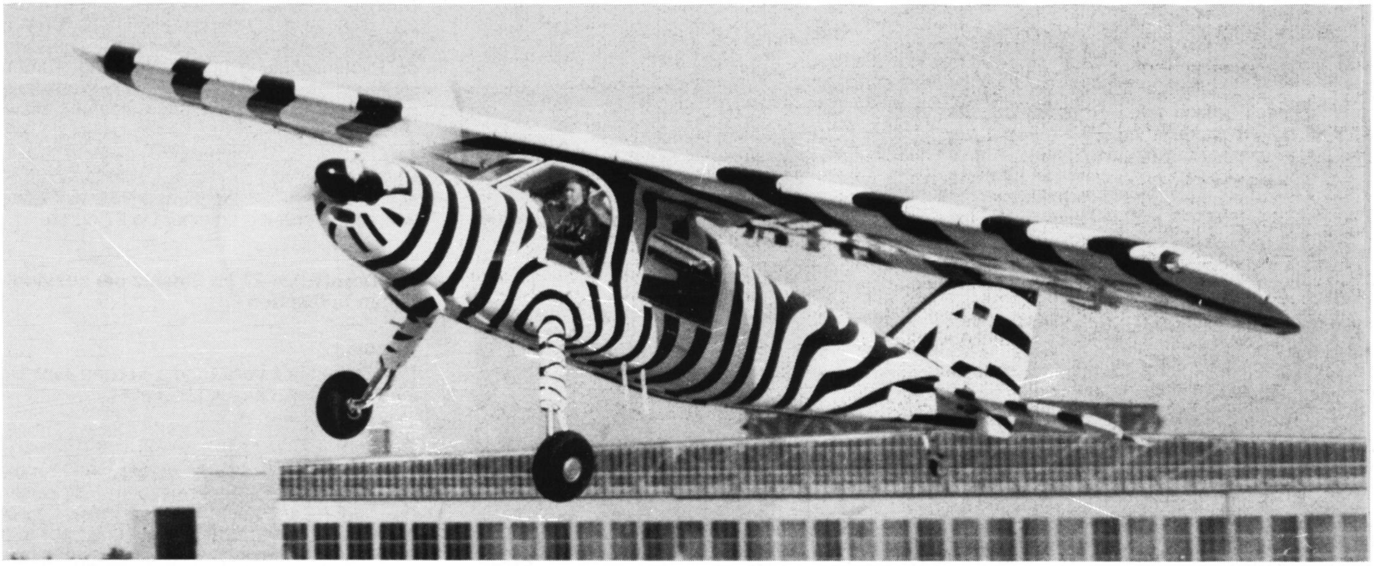
Malawi

Sechs Do 27J-1, die zuvor bei den belgischen Heeresfliegern eingesetzt waren, wurden von den Streitkräften von Malawi übernommen (MAW-11 bis MAW-16).



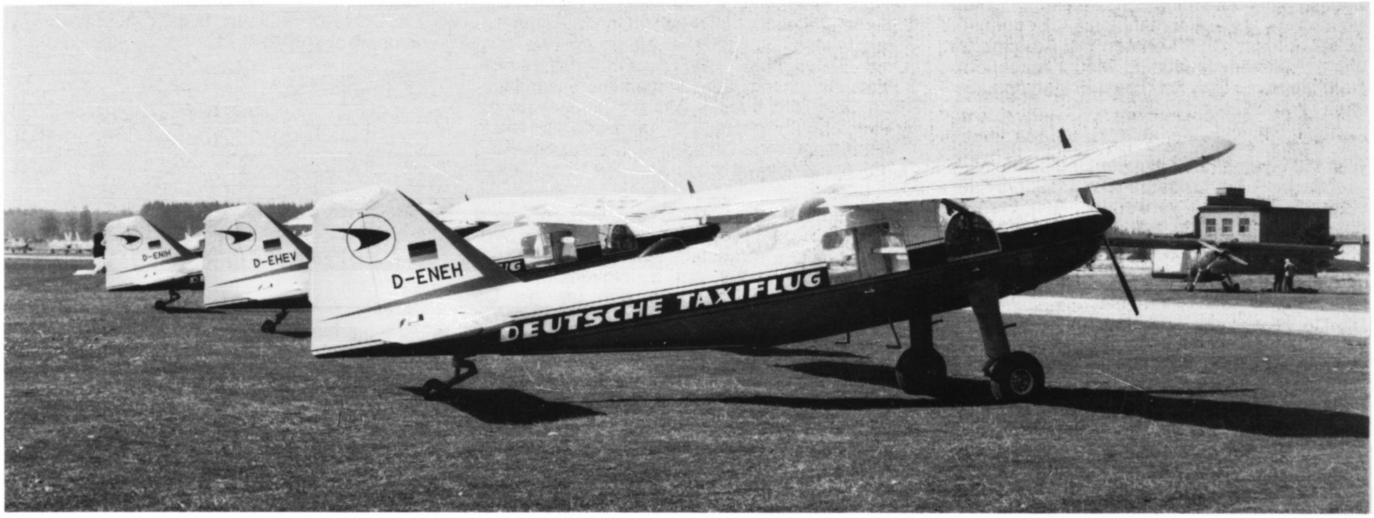
Dornier Do 27B-1 D-EKER WNr.102
Die D-EKER war die erste in Deutschland gebaute Do 27. Hier ist sie mit hydraulisch absenkbaren Schneekufen ausgerüstet.

D-EKER was the first Do 27 to be built in Germany. It is shown here equipped with skis which could be hydrauliically raised and lowered.



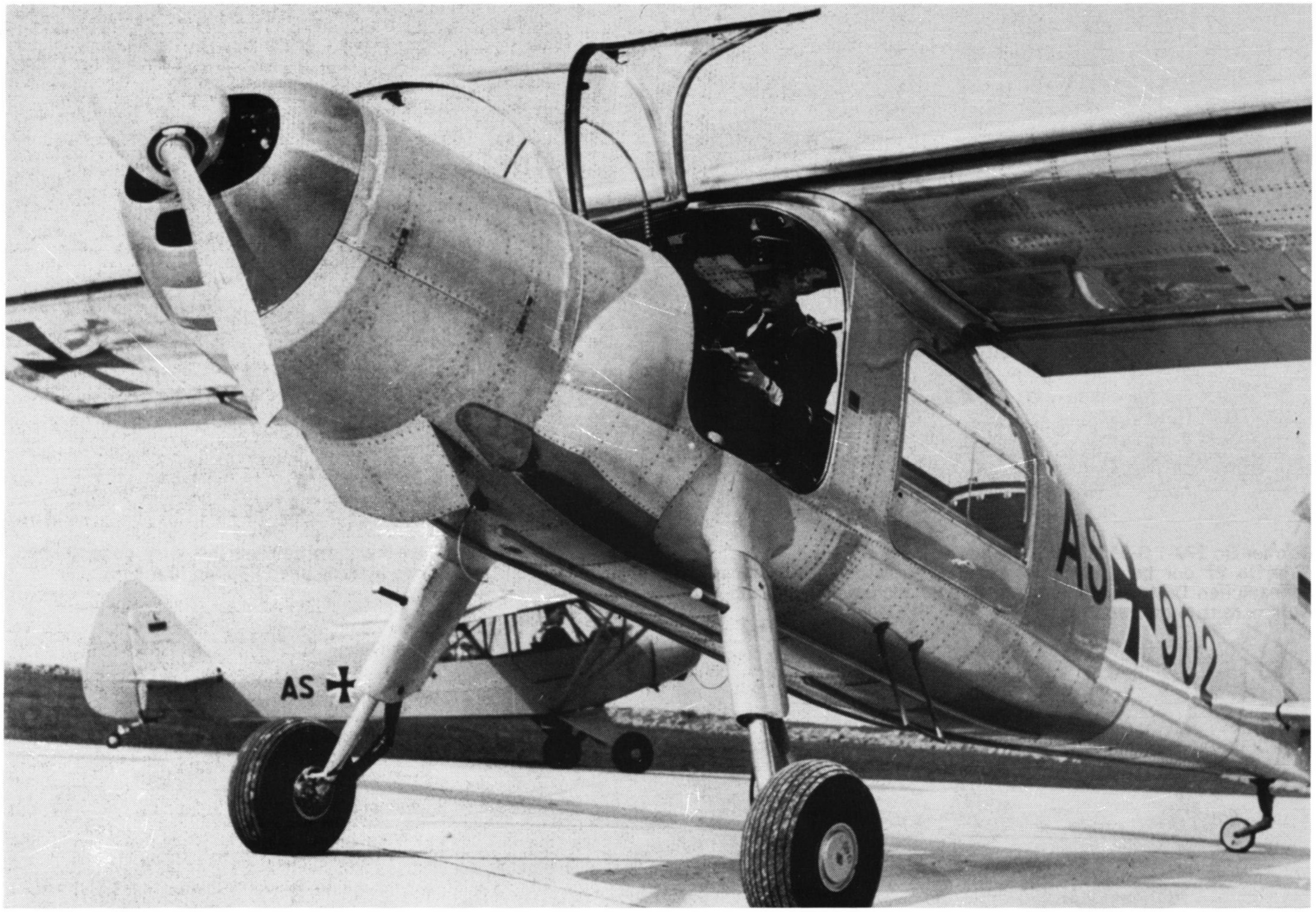
Dornier Do 27H-1 D-ENTE WNr.2001
Dieses Flugzeug ist die erste zivile Do 27, die gebaut wurde. Da noch keine Musterzulassung vorlag, wurde sie als Do 27B-2 zugelassen. Zum Einsatz kam sie in der Serengeti-Steppe, wo sie am 10. Januar 1959 mit einem Tier kollidierte und abstürzte.

This was the first civilian Do 27 to be built. As the certificate of airworthiness had not yet been granted, it was registered as a Do 27B-2. It was used in the Serengeti-steppe, where it crashed on January 10, 1958 after colliding with an animal.



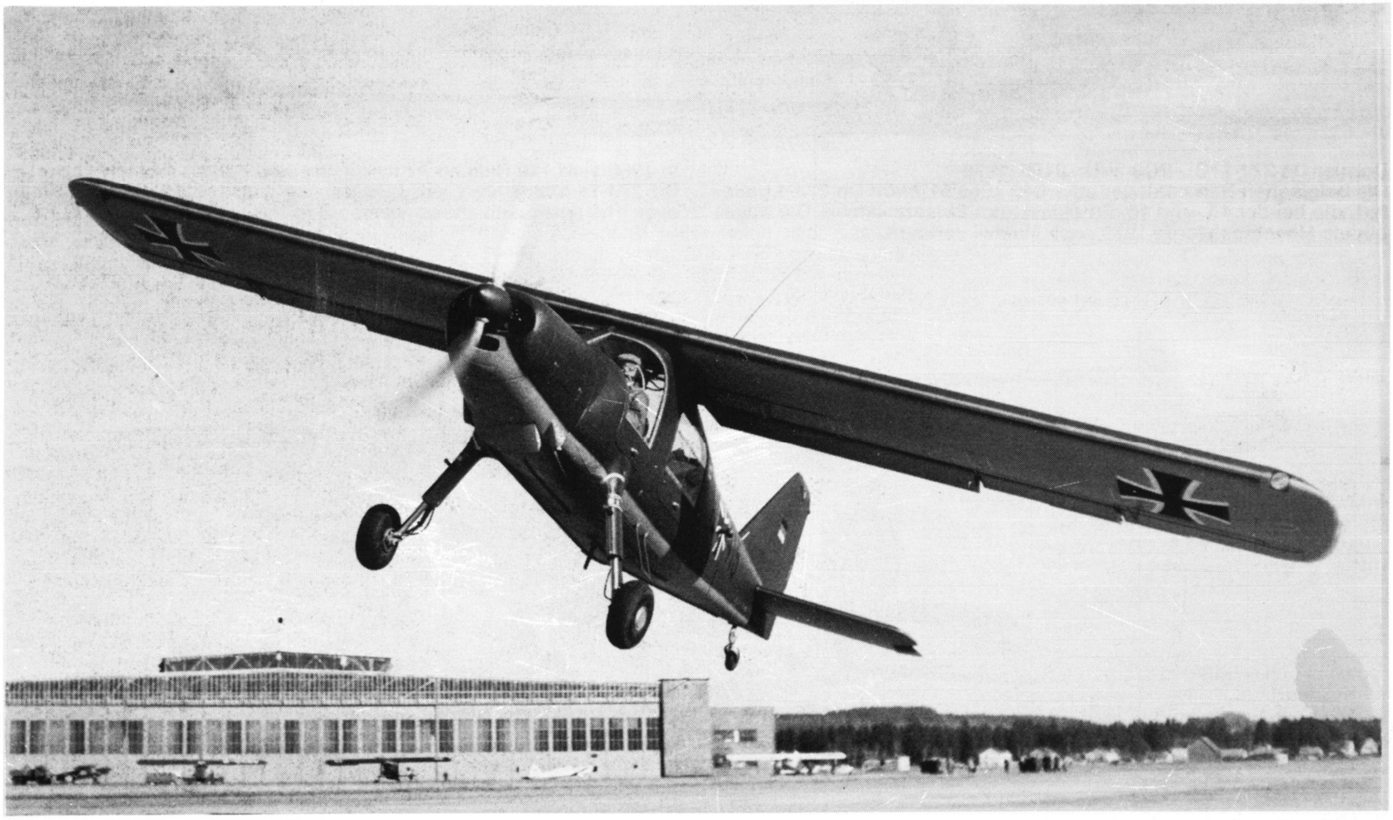
Dornier Do 27Q-4 D-ENEH WNr.2053
Die "Deutsche Taxi Flug" setzte die Do 27 kurzzeitig speziell auf kurzen Strecken ein.

"Deutsche Taxi Flug" used the Do 27 for a short period on short domestic routes.



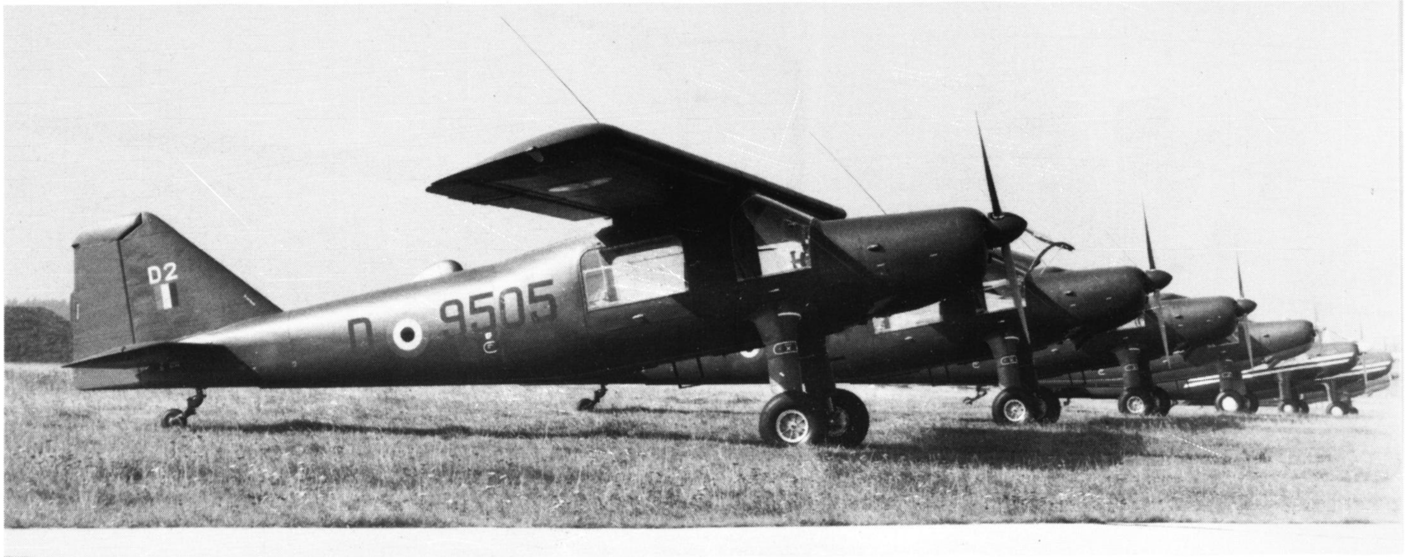
Dornier Do 27B AS+902
Insgesamt führten drei Do 27 das Kennzeichen AS+902. Bei der abgebildeten Maschine handelt es sich um die WNr. 109 oder 176. Im Einsatz bei der FFS"S".

Three Do27s ware the code AS+902. The depicted aircraft is c/n 109 or 176 in service with FFS"S".



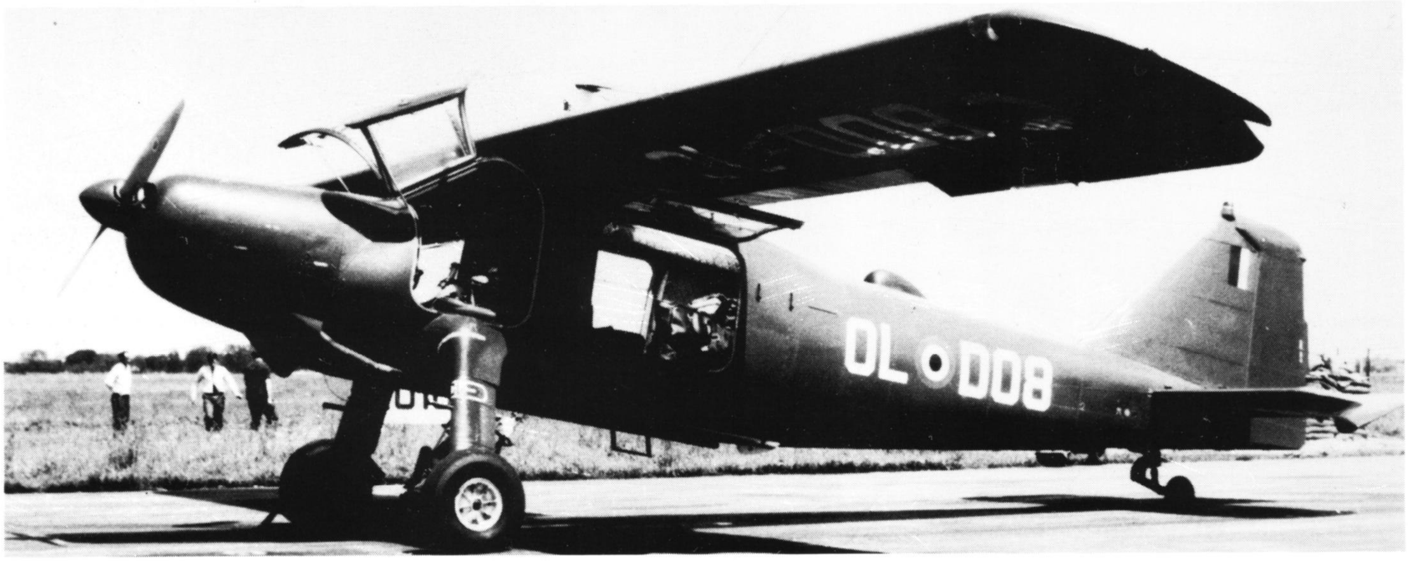
Dornier Do 27 W+415
Eine schöne Aufnahme vom Start einer Do 27 in Oberpfaffenhofen.

A beautiful shot of a Do 27 taking off from Oberpfaffenhofen.



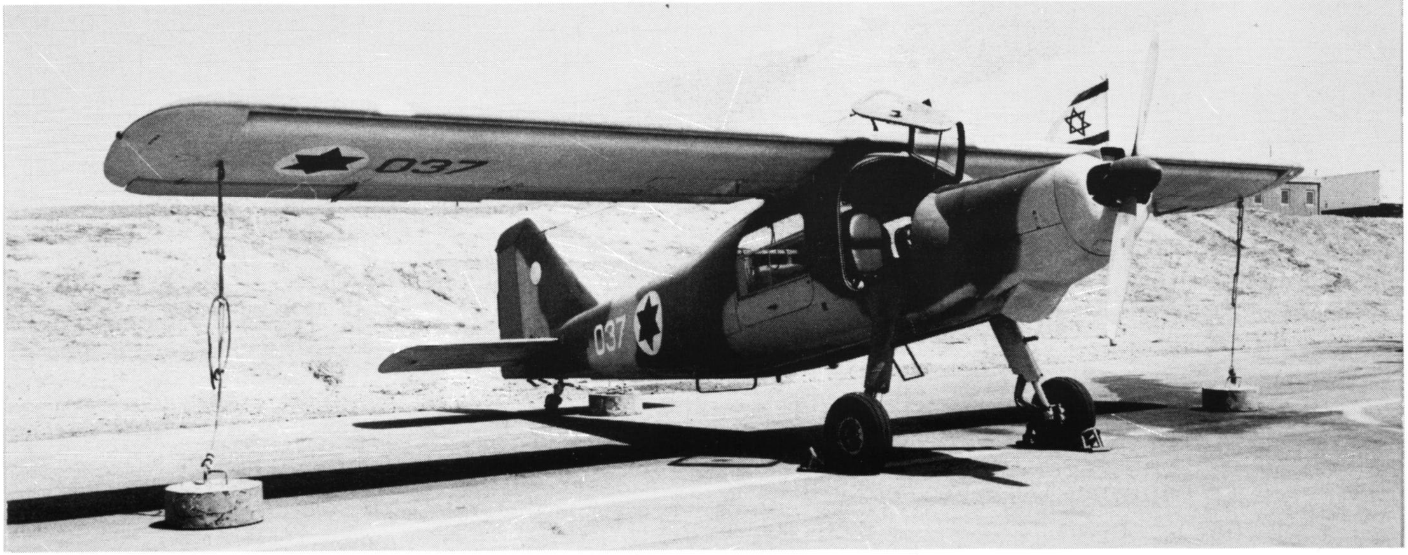
Dornier Do 27J-1 D-9505 WNr.2058
Eine Do 27 der belgischen Heeresflieger mit dem Überführungskennzeichen D-9505. Das belgische Kennzeichen "D2" ist am Leitwerk bereits angebracht.

A Do 27 of Belgian Army Aviation bearing the ferry code D-9505. The Belgian code "D2" has already been applied to the fin.



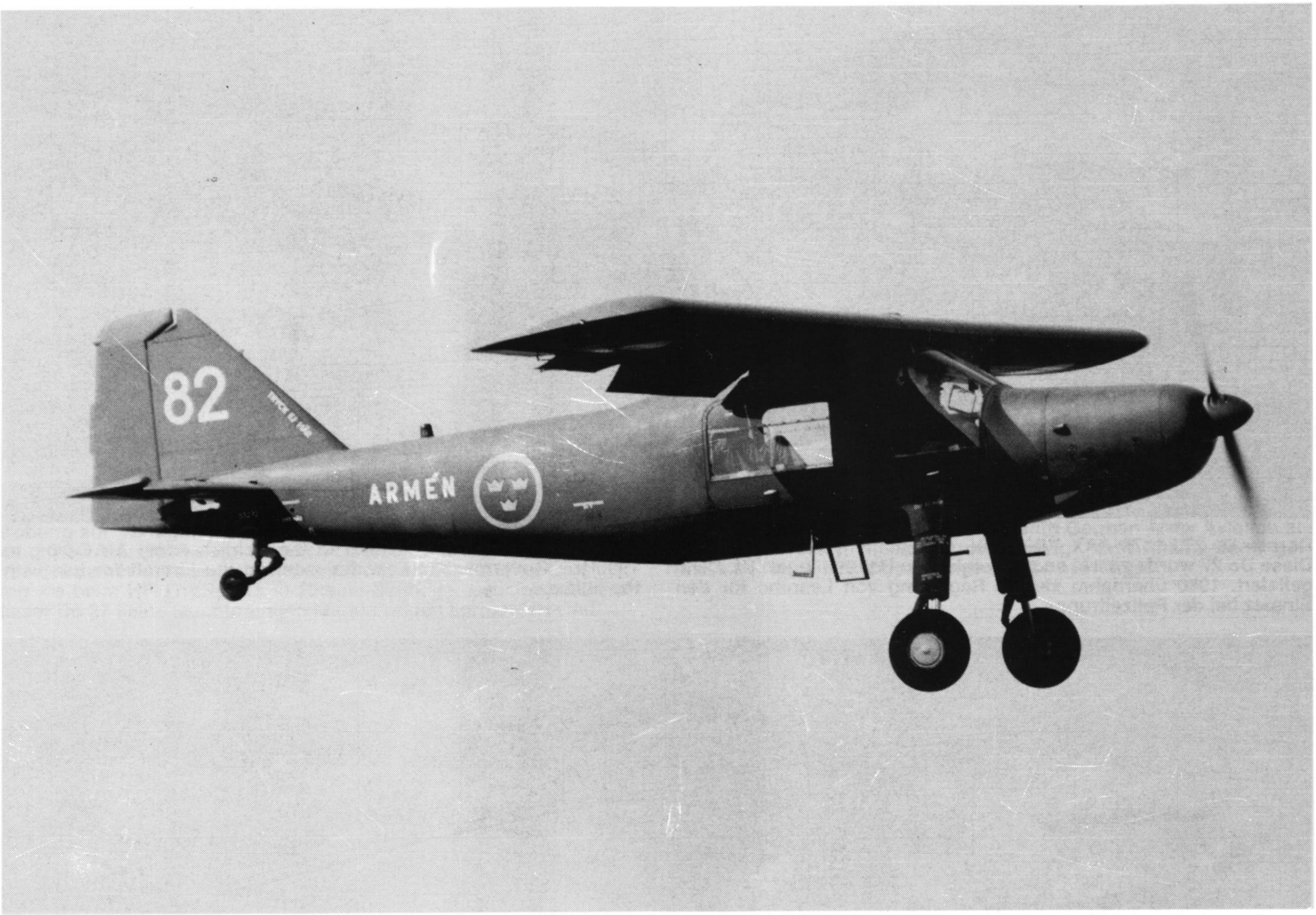
Dornier Do 27J-1 OL-DO8 WNr. 2105 1976
Die belgischen Heeresflieger erhielten 1960/61 zwölf Do 27J-1 geliefert, die bei der 15. und 16. Smaldeel zum Einsatz kamen. Die abgebildete Maschine wurde 1979 nach Malawi verkauft.

In 1960/1961 the Belgian Army Air Corps received a batch of twelve Do 27J-1s which were put into service with the 15. and 16. Smaldeel. The aeroplane shown was sold to Malawi in 1979.



Dornier Do 27 037
Israel erhielt über 30 Do 27 für den Einsatz bei seinen Streitkräften. Über den Einsatz dieser Flugzeuge ist nur sehr wenig bekannt.

Israel received about 30 Do 27 for use with his armed forces. Only a little is known about them.



Dornier Do 27A-4 53272/82 WNr. 2100
Eine Do 27 der schwedischen Heeresflieger. Diese Maschine stürzte 1985 ab.

A Do 27 from the Swedish Army Air Corps. This plane crashed in 1985.

Mozambique

Die Streitkräfte von Mozambique hatten mehrere Do 27 im Einsatz. Die Flugzeuge wurden beim Rückzug der Portugiesen zurückgelassen. Ein Teil der Flugzeuge flog auch weiterhin mit den portugiesischen Kennzeichen, während andere neue Zulassungen erhielten.

Nigeria

20 Dornier Do 27 kamen als Militärhilfe von der deutschen Regierung aus Bundeswehrbeständen nach Nigeria, um dort bei der Luftwaffe eingesetzt zu werden (NAF-101 bis NAF-110 und NAF-151 bis NAF-160).

Protugal

Portugal war neben der Bundeswehr einer der größten Do 27 Betreiber. 149 Flugzeuge wurden an die portugiesischen Streitkräfte für Transport- und Beobachtungsaufgaben geliefert.

Die ersten Do 27 der Modellreihe A und B lieferte die Bundeswehr direkt an die Portugiesen. Sie erhielten die Serien-Nummern 3325 bis 3371. Bei der zweiten Serie handelte es sich um Do 27K-1 mit den Serien-Nummern 3401 bis 3416, die direkt von Dornier geliefert wurden. Die dritte Serie waren Do 27K-2 mit den Serien-Nummern 3417 bis 3440. Bei der vierten und letzten Serie (3441 bis 3499) handelte es sich wieder um Do 27A/B, die aus Bundeswehrbeständen stammten.

Als Portugal sich von seinen Kolonien in Afrika zurückzog, blieben viele ältere Typen zurück, darunter auch einige Do 27, welche dann von den Streitkräften der neuen Staaten eingesetzt wurden.

Rawanda

In Rawanda wird eine Do 27Q-4 mit der Zulassung 9XR-GR (WNr. 2031) eingesetzt.

Schweden

Die schwedischen Heeresflieger setzten fünf Do 27A-4 unter der Bezeichnung Fpl 53 als Verbindungsflugzeug ein. Die Do's wurden in den Jahren 1961 und 1962 ausgeliefert und erhielten die Serien-Nummer 53271 bis 53275 zugeteilt. Die 53272 stürzte 1985 ab, während die 53274 und 53275 in der Zwischenzeit außer Dienst gestellt wurden.

Schweiz

Als Ersatz für die außer Dienst zu stellenden Messerschmitt Bf-108B Taifun und Fieseler Fi-156 Storch beschaffte die Flugwaffe 1958 sieben Do 27H-2. Die Flugzeuge erhielten die Zulassung V-601 bis V-607 (WNr. 2008 bis 2014). Vier der Flugzeuge führten vorübergehend die zivilen Kennzeichen HB-HAA (V-604), HB-HAB (V-605), HB-HAC (V-606) und HB-HAD (V-607).

Die sieben Flugzeuge hatten einen unterschiedlichen Ausrüstungsstand. So hatte die V-601 ein Breitfahrwerk und Doppelsteuer, die V-602, V-603, V-605 und V-606 hatten Zusatzeinrichtungen für Fallschirmspringer. Mit Spezialfunkanlagen und Radiokompass war die V-604 ausgerüstet, während die V-607 mit einer Reihenbildkamera und Sauerstoffanlage ausgerüstet war, so daß Vermessungsflüge bis zu einer Höhe von 7000 m möglich waren. Im Gegensatz zu den anderen Modellreihen der Do 27, sind die Do 27H-2 mit 3-Blatt-Verstellpropeller ausgerüstet. Ende 1990 hatte die Flugwaffe die V-601 und V-607 noch im Einsatz.

Süd-Afrika

Die SAAF setzte ebenfalls zwei Do 27 ein. Die Lieferung der beiden Flugzeuge erfolgte 1958. Zum einen war es eine Do 27A-1 mit der WNr. 2003, die als 5430 zum Einsatz kam, und zum anderen eine Do 27A-2 mit dem Kennzeichen 5431 (WNr. 2005). Nach dem Ende ihrer Dienstzeit bei der SAAF ging die 5430 nach Israel, die 5431 verunglückte 1962.

1959 wurde eine weitere Do 27, diesmal eine Q-4, nach Süd-Afrika geliefert und von einem zivilen Halter betrieben. Sie verunglückte 1979, der Besitzer übergab sie anschließend dem SAAF-Museum. Angehörige der SAAF setzten diese Maschine wieder instand. Heute fliegt sie bei der SAAF als 5430.

Sudan

Hier fanden kurze Zeit drei Do 27A-4 (WNr. 516, 517 und 518) Verwendung.

Togo

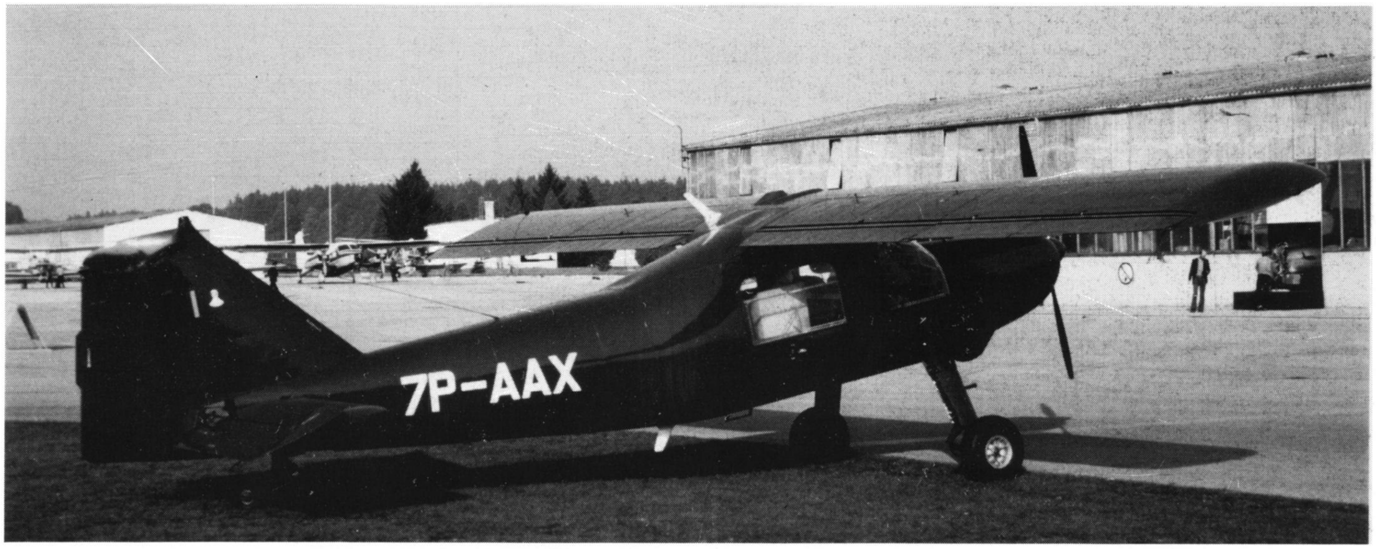
Die Luftwaffe von Togo erhielt 1971 zwei Do 27A-4 und zwar die 5V-MAH und die 5V-MAI. Bei der letzteren handelte es sich um die ehemalige 57 + 09 (WNr. 435) der Bundeswehr. Diese Maschine wurde 1975 wieder außer Dienst gestellt.

Türkei

An die Türkei wurden 1965 sechs Flugzeuge geliefert. Bekannt sind die Kennzeichen 10291 bis 10295. Fünf dieser Do's fliegen heute noch in der Türkei.

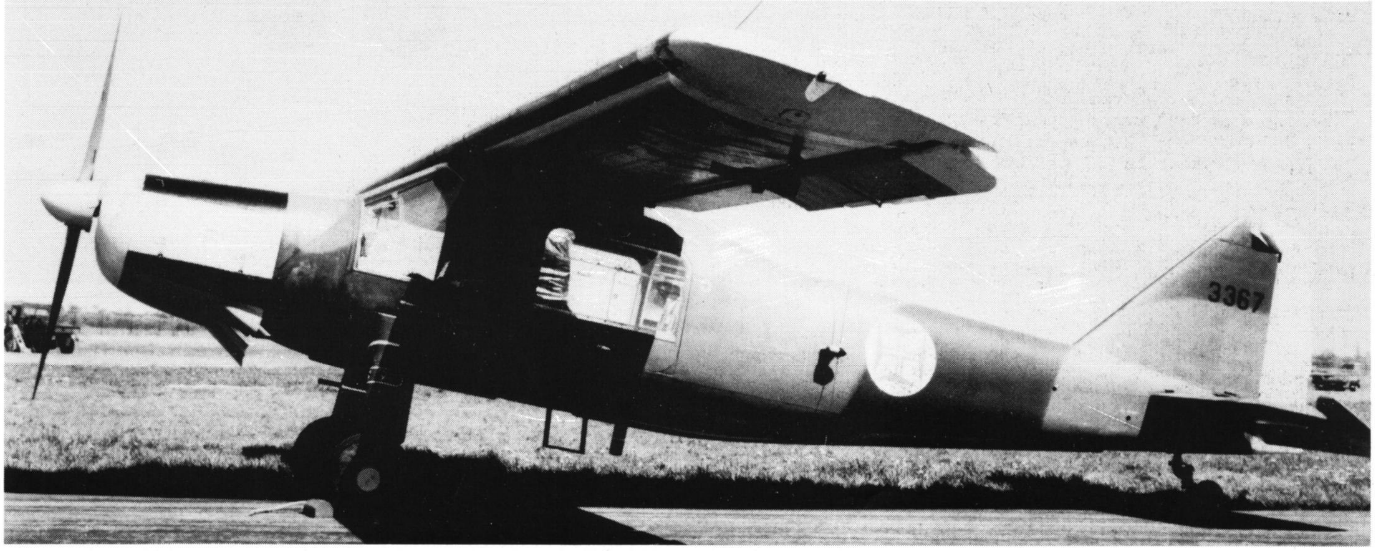
Zypern

Auf Zypern wird von der National Guard eine Do 27Q-5 mit dem Kennzeichen CR-3 (WNr. 2113) eingesetzt.



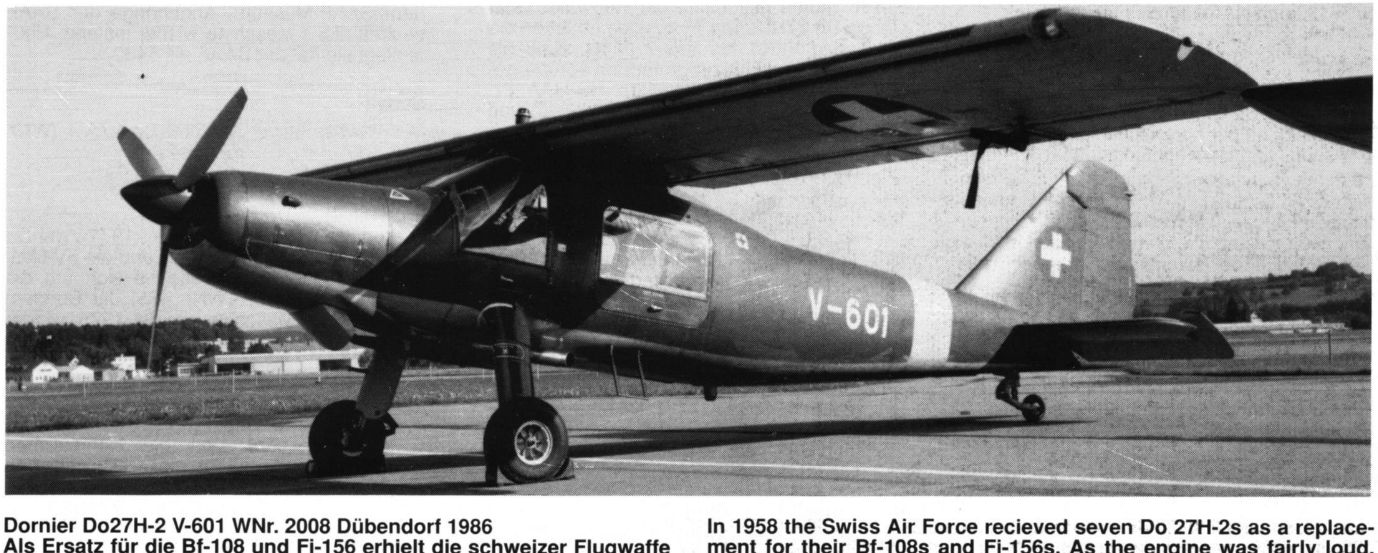
Dornier Do 27J-1 7P-AAX WNr. 2106 Oberpfaffenhofen 1980
Diese Do 27 wurde zuerst an die belgischen Heeresflieger (OL-DO9) geliefert. 1980 übernahm sie die Regierung von Lesotho für den Einsatz bei der Polizeitruppe.

This Do 27 was first delivered to the Belgian Army Air Corps. In 1980 the Goverment of Lesotho received the aircraft for use with the police.



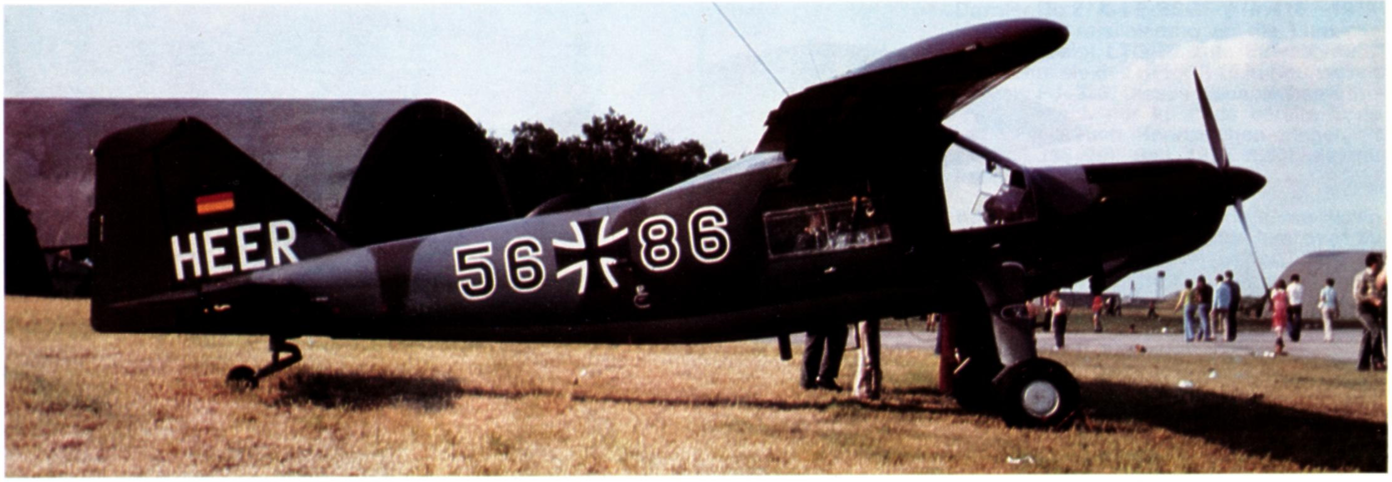
Dornier Do 27A-1 3367 WNr.351
Diese Do 27 flog von 1959 bis 1969 bei den Heeresfliegern. Nach der Außerdienststellung ging sie zurück an Dornier, wo sie für den Einsatz bei der portugiesischen Luftwaffe vorbereitet wurde.

This Do 27 was in service with German Army Aviation from 1959 until 1969. After being withdrawn from service she went back to Dornier, where she was prepared for use with the Portuguese Air Force.



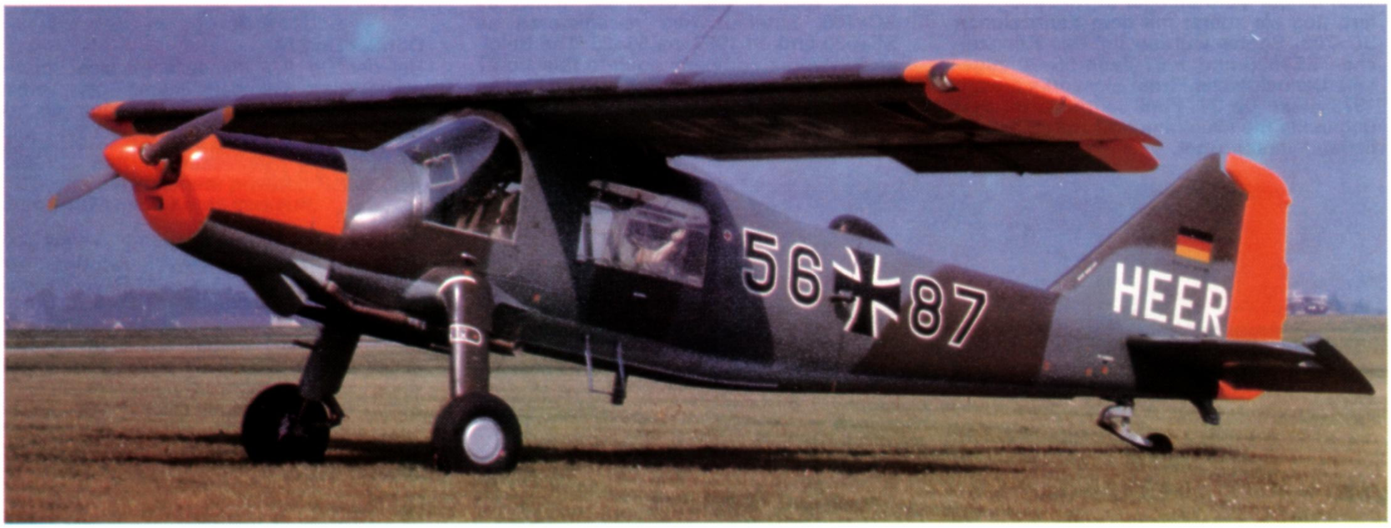
Dornier Do27H-2 V-601 WNr. 2008 Dübendorf 1986
Als Ersatz für die Bf-108 und Fi-156 erhielt die schweizer Flugwaffe 1958 sieben Do 27H-2. Da der Motorenlärm relativ laut war, wurden die Flugzeuge nachträglich mit Schalldämpfern, dem sogenannten "Frankfurtertopf" ausgerüstet.

In 1958 the Swiss Air Force recieved seven Do 27H-2s as a replacement for their Bf-108s and Fi-156s. As the engine was fairly loud, the aircraft were later eqipped with silencers, the so-called "Frankfurtertopf".



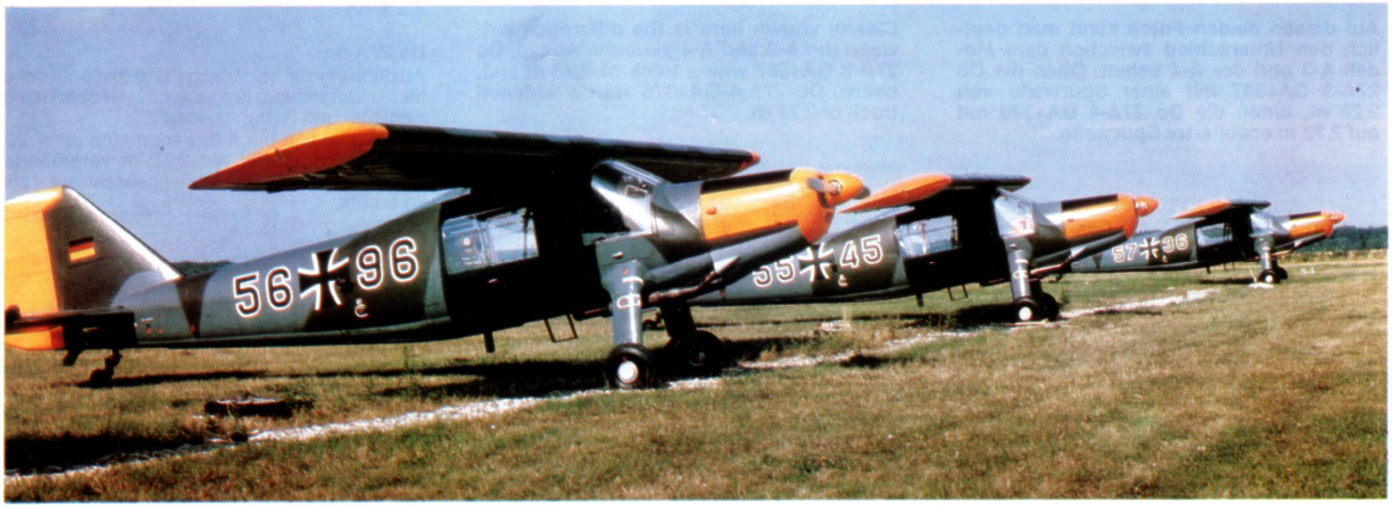
Dornier Do 27B-3 56+86 WNr. 394 Rheine-Hopsten 1977
1959 wurde diese Do 27 dem österreichischen Bundesheer zur Erprobung zur Verfügung gestellt. In dieser Zeit führte sie die Zulassung OE-VAH. 1960 kehrte sie nach Deutschland zurück, wo sie zuerst bei den Heeresfliegern in Bückeburg im Dienst stand. Zuletzt flog sie beim HFlgTrpRgt 15 in Rheine-Bentlage. Beachte, daß bei dieser Do 27 keine leuchtorangen Markierungen vorhanden sind.

In 1959, this Do 27 was placed at the disposal of the Austrian Army for testing puropses and registered OE-VAH. In 1960 it was returned to Germany, where it first served with German Army Aviation at Bückeburg. Finally, it flew with HFlgTrpRgt 15 at Rheine-Bentlage. Note, that this Do 27 lacks orange dayglo markings.



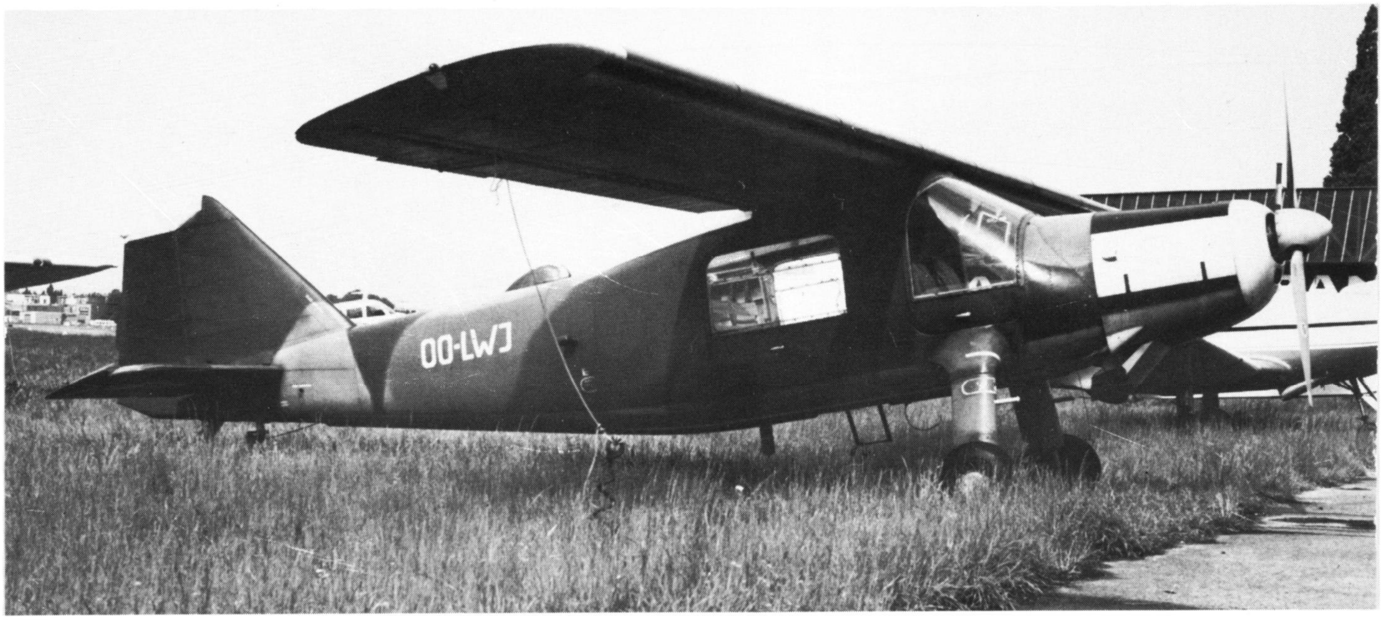
Dornier Do 27B-5 56+87 WNr.395 Laupheim 1974
Nach kurzer ziviler Verwendung kam die WNr. 395 als PL+435 1960 zur HFlgWaS nach Bückeburg. Später erfolgte der Einsatz bei den Heeresfliegern in Laupheim, von wo sie zum Luftsportring Laupheim mit der zivilen Kennung D-EEPN kam.

After brief civil use, c/n 395 went to the HFlgWaS at Bückeburg. Later it continued its Army career at Laupheim, before going to Luftsportring Laupheim as D-EEPN.



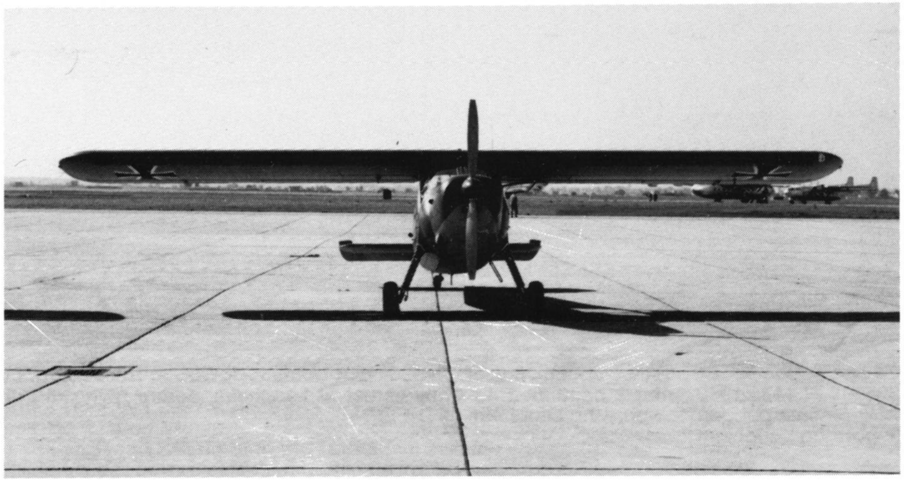
Dornier Do 27A-3 56+96 WNr. 412
Ein schönes Foto, das ein line-up von drei Do 27 zeigt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme flog die 56+96 bei der BwSpFlgGrp des JaboG 33 in Büchel. Die 55+45 (WNr. 175) ist eine Do 27B-1 der BwSpFlgGrp aus Erding. Die 57+36 (WNr.465), ebenfalls eine A-3 gehörte zur BwSpFlgGrp des JaboG 35.

A beautiful photograph, showing a line-up of three Do 27s. When the photograph was taken, 56+96 was with the Air Recreation Flight of JaboG 33 at Büchel; 55+45 (c/n 175), a Do 27B-1, with the Air Recreation Flight at Erding and 57+36 (c/n 465), another A-3, belonged to the Air Recreation Flight of JaboG 35.



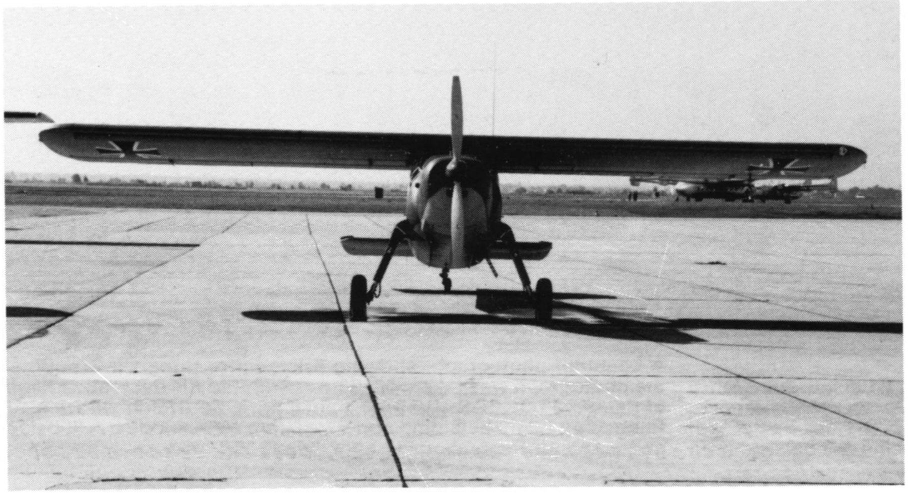
Dornier Do 27A-1 OO-LWJ WNr.288
1958 an die Marineflieger in Kiel ausgeliefert, flog sie zuerst mit dem Kennzeichen SC+708. Später wurden ihr das Kennzeichen SE+530 und 1967 dann 56+20 zugeteilt. Die belgische Firma Skyworks erwarb 1973 diese Do 27. Fünf Jahre später verunglückte die Maschine und wurde anschließend verschrottet.

Delivered in 1958 to German Navy Aviation at Kiel, it was originally flown as SC+708. Later it was re-registered as SE+530 and, in 1967, as 56+20. The Belgian Skyworks company aquired this Do 27 in 1973. Five years later the aircraft had an accident and was subsequently scrapped.



Auf diesen beiden Fotos kann man deutlich den Unterschied zwischen dem Modell A-3 und der A-4 sehen. Oben die Do 27A-3 GA+387 mit einer Spurweite von 2,28 m, unten die Do 27A-4 GA+375 mit auf 2,72 m erweiterter Spurweite.

Clearly shown here is the difference between the A-3 and A-4 variants. Above, Do 27A-3 GA+387 with a track of 2,28 m and, below, Do 27A-4 GA+375 with a widened track of 2,72 m.



Baumusterbeschreibung der Dornier Do 27

Dornier Do 27A

Bei der Do 27A handelte es sich um die sechssitzige Grundausführung als Verbindungs- und Beobachtungsflugzeug für die Bundeswehr. Fahrwerk mit Federbeinen unter 22° montiert. Spurweite 2,28 m. Haupträder: Goodyear 8,5 x 6.

Do 27A-1
Grundversion für sechs Personen mit luftgekühltem 6-Zylinder Boxermotor, Lycoming GO-480-B1A6 mit 274 PS. Hartzell Zweiblatt-Verstell-Metalluftschraube mit 2,48 m Durchmesser.
Einige Do 27A-1 wurden später auf Doppelsteuer umgerüstet, diese erhielten dann teilweise die Typenbezeichnung Do 27A-1D. Auch Flugzeuge, die mit einer Schleppeinrichtung zum Schleppen von Segelflugzeugen und Bannern nachgerüstet wurden, werden zum Teil mit Do 27A-1S bezeichnet.

Do 27A-2
Modifizierte Do 27A-1

Do 27A-3
Ausführung mit verstärktem Rumpfaufbau und auf 1750 kg erhöhtem Fluggewicht. Dadurch kamen neue Haupträder zum Einbau (Dunlop 8,5 x 10).

Do 27A-4
Ausführung für militärische und zivile Zwecke, für Verbindungsaufgaben, Beobachtung, Sanitäts- und Rettungseinsatz.
Haupträder wie bei A-3. Federbeine unter 22° montiert jedoch mit auf 2,72 m vergrößerter Spurweite Maximales Abfluggewicht auf 1850 kg erhöht.

Do 27A-5
Auf Do 27A-4 Standard gebrachte A-3.

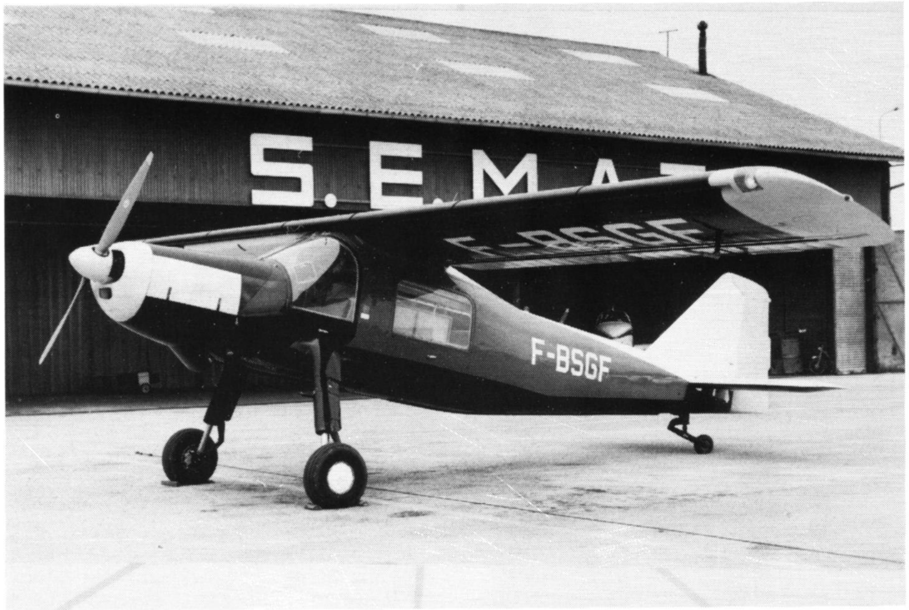
Dornier Do 27B

Do 27B-1
Ausführung wie A-1 jedoch mit Doppelsteuer als Schulflugzeug.

Do 27B-2
Ausführung wie B-1 jedoch mit zusätzlichen Bremsen für den zweiten Piloten.

Do 27B-3
Ausführung wie A-3 jedoch mit Doppelsteuer als Schulflugzeug.

Do 27B-5
Auf Do 27A-4 Standard gebrachte B-3.

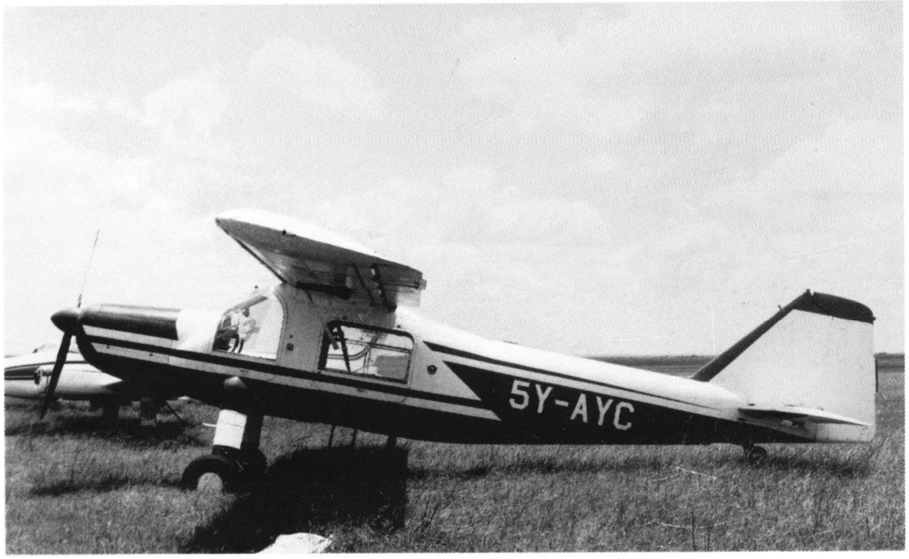


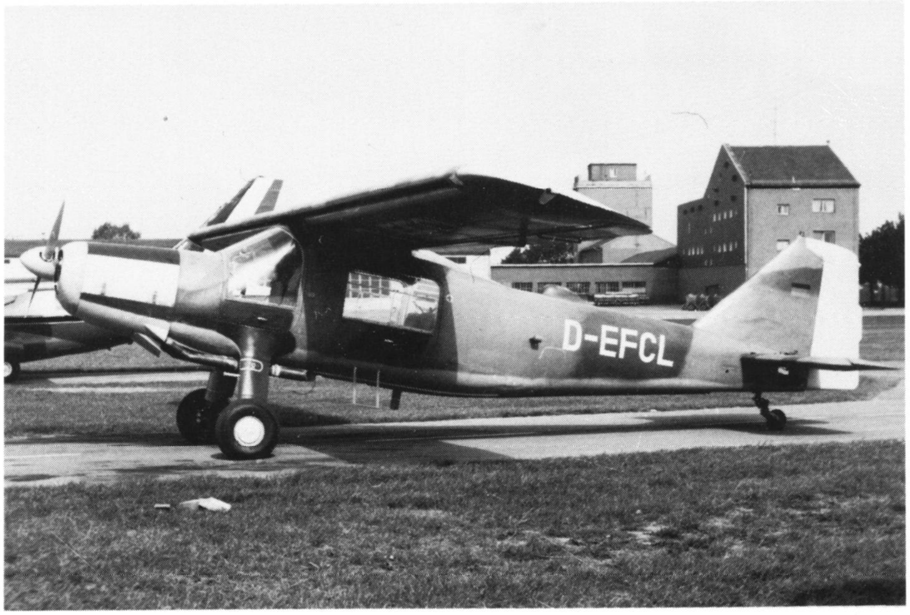
Dornier Do 27A-4 F-BSGF WNr.416 1979
Nach ihrer Auslieferung an die Luftwaffe kam sie beim LTG 62 zum Einsatz. 1967 übernahm sie das HFlgBtl 10 in Neuhausen o.E. als PJ+335. Dieses Kennzeichen führte sie jedoch nur kurz, da bereits Ende 1967 die neuen Kennzeichen eingeführt wurden (56+99). Seit 1973 fliegt sie mit französischer Zulassung.

After its delivery to Luftwaffe it was flown by LTG 62. In 1967 it was taken over by HFlgBtl 10 at Neuhausen ob Eck as PJ+335. However, it carried this registration for a short period only, as the new registration scheme was introduced by the end of 1967 when it became 56+99. Since 1973 it has been flown under Frech registration.

Dornier Do 27A-4 5Y-AYC WNr.450 1979
Diese Do 27 hat eine bewegte Vergangenheit bei den Heeresfliegern hinter sich. 1970 kam sie zu einem privaten Halter und wurde 1974 nach Kenia verkauft.

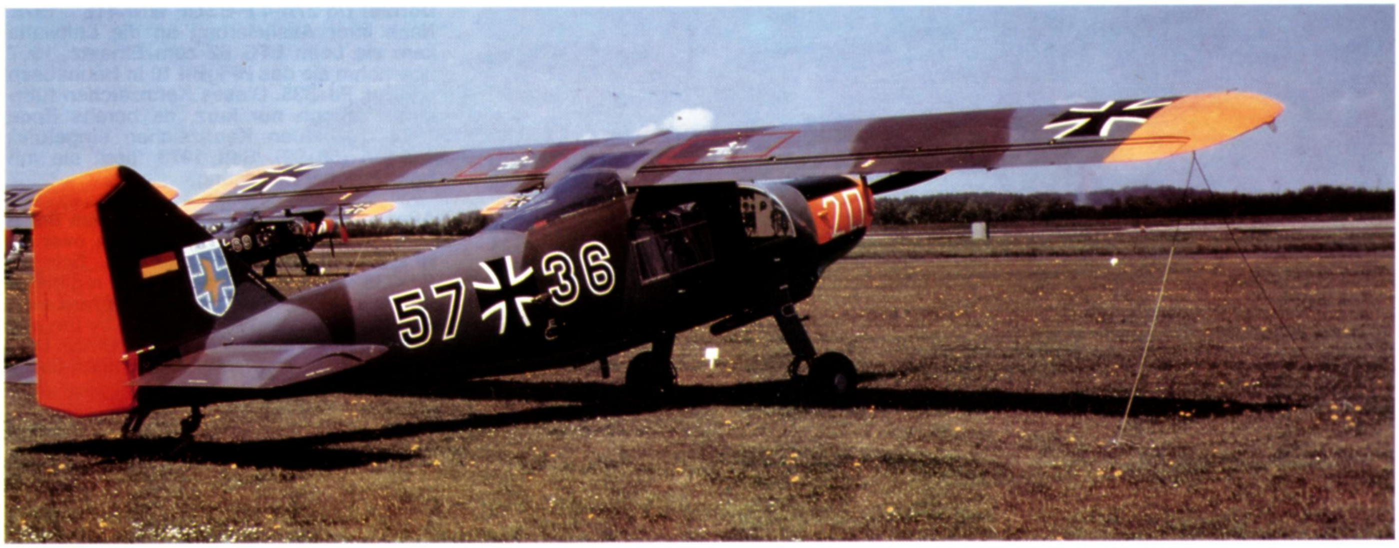
This Do 27 had an eventful service life with German Army Aviation. In 1970 it went to a private owner and was sold to Kenya in 1974.





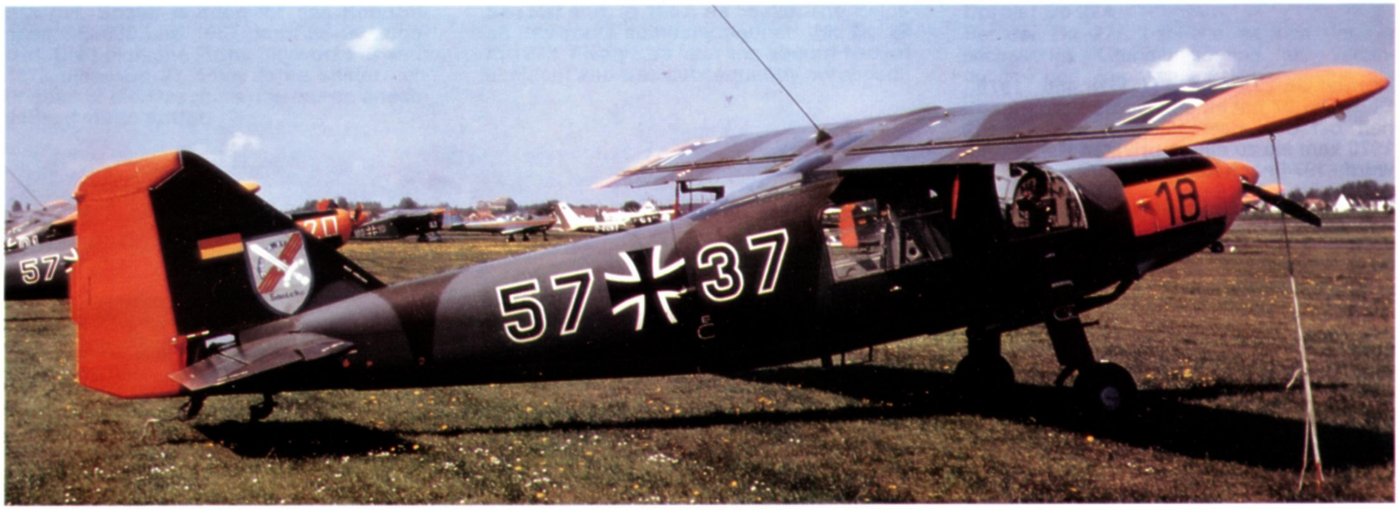
Dornier Do 27B-2 D-EFCL WNr.107
Eine der ersten Do 27. Sie wurde 1957 an die FFS"S" in Memmingen ausgeliefert und 1972 ausgemustert.

One of the first civilian Do 27s. It was delivered to FFS"S" at Memmingen in 1957 and withdrawn from service in 1972.



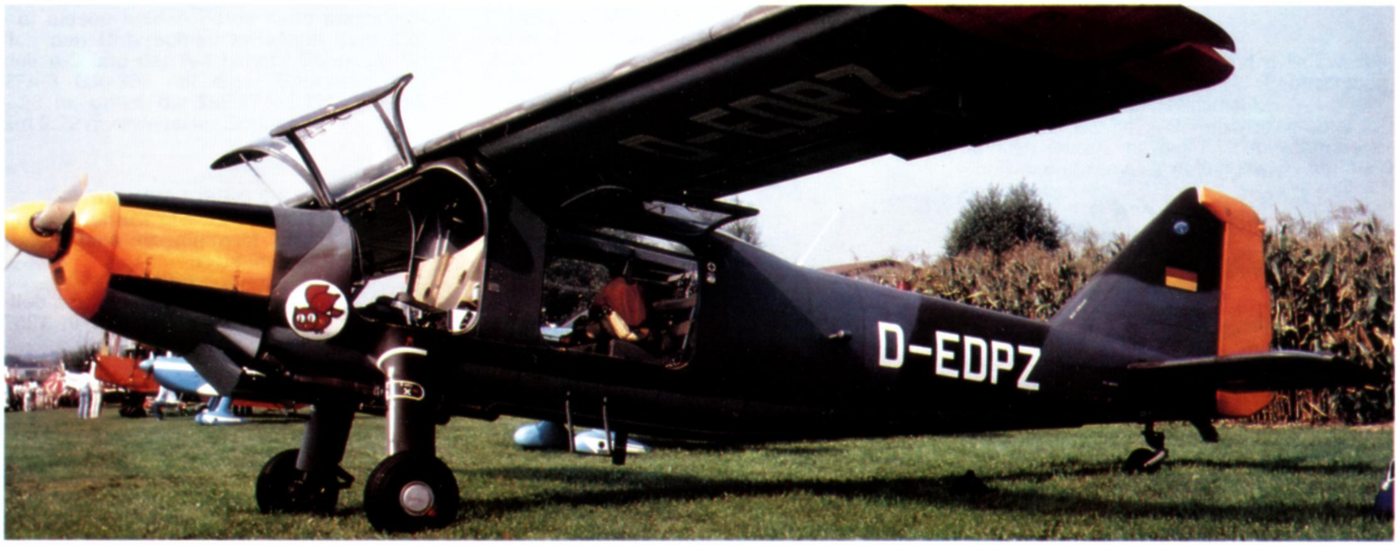
Dornier Do 27A-3 57+36 WNr.465 Manching 1975
Die Aufnahme wurde während des Bundeswehrsternfluges aufgenommen. Das Wappen trägt noch die Inschrift "LEKG42", obwohl das Geschwader zu diesem Zeitpunkt bereits in JaboG 35 umbenannt war.

This photo was taken during the Bundeswehrsternflug. The badge bears the inscription LEKG42, although this Wing had already been renamed JaboG 35 at the time the photograph was taken.



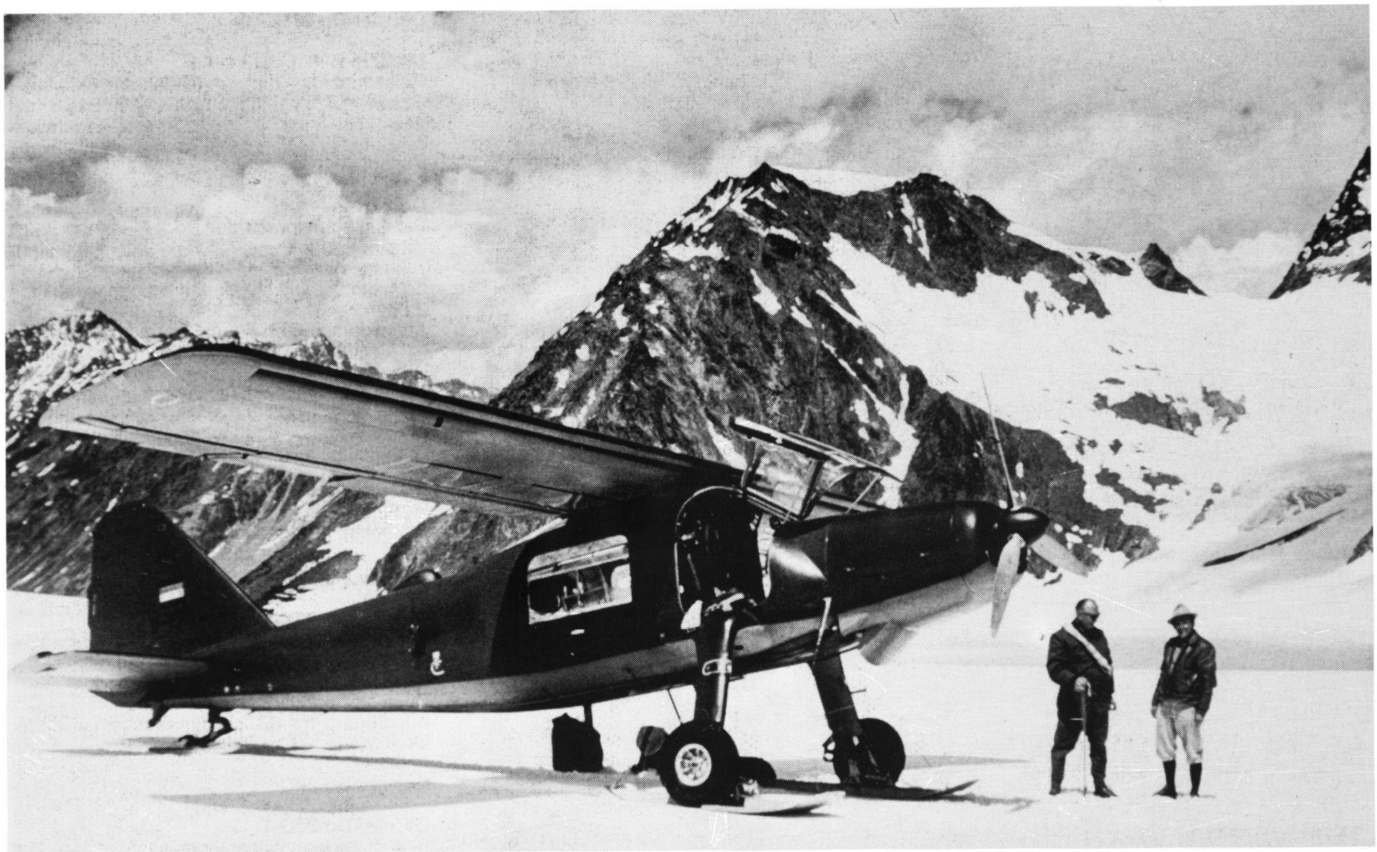
Dornier Do 27A-3 57+37 WNr.466 Manching 1975
1967 erhielt die ehemalige DA+901 des JaboG 31 das Kennzeichen 57+37 zugeteilt. Nach dem Verkauf 1980 erfolgte die Umregistrierung auf D-EDPW. Im Jahre 1983 mußte sie nach einem Unfall abgeschrieben werden.

In 1967 the former DA+901 of JaboG 31 was re-registrated as 57+37. After her sale in 1980 the new registration was D-EDPW. The aircraft was finally written off following an accident in 1983.



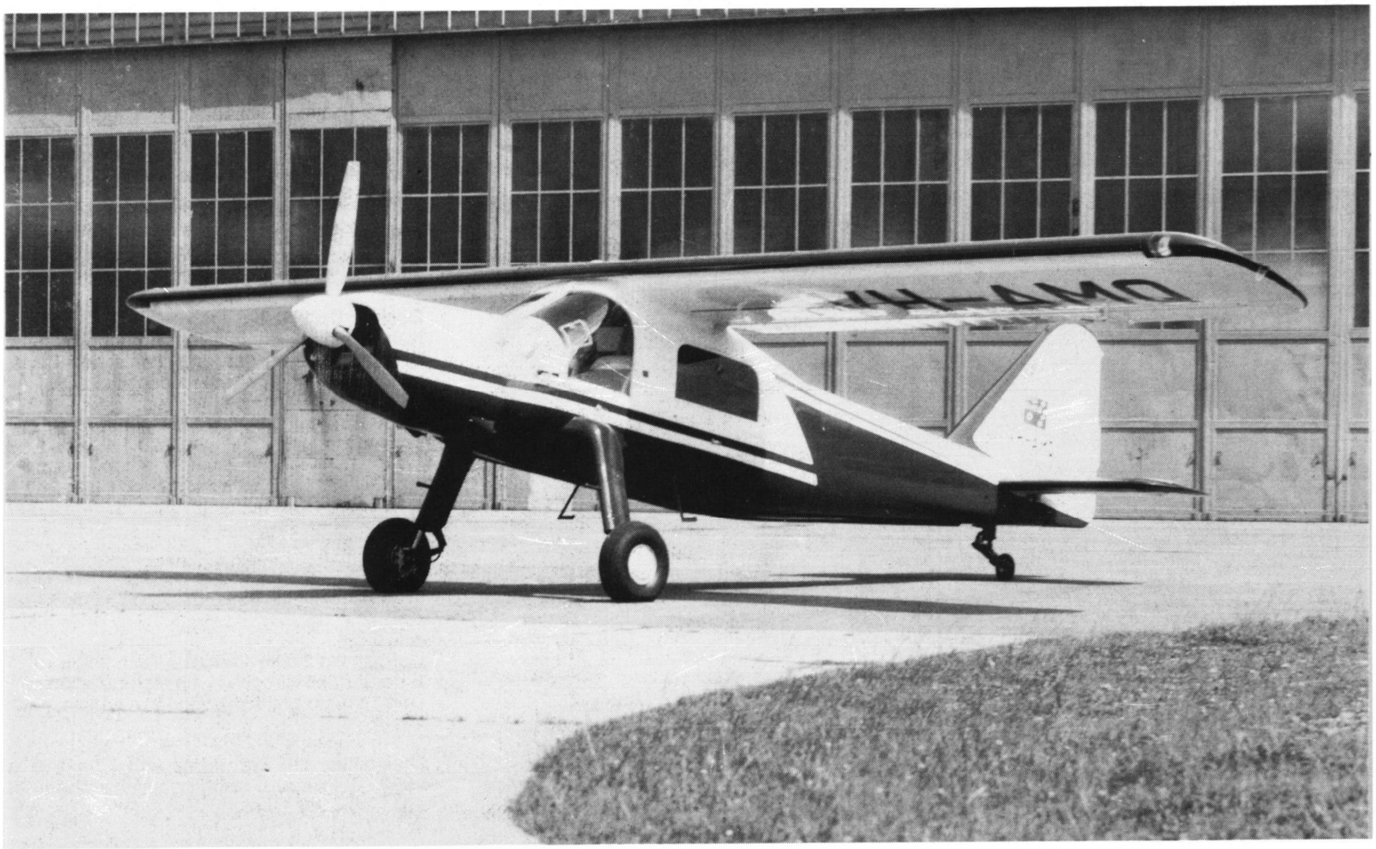
Dornier Do 27A-3 D-EDPZ WNr. 367 Heiningen 1982
1981 wurde der 56 + 69 die zivile Registrierung D-EDPZ zugeteilt. Seit 1969 fliegt sie bei der BwSpFlgGr in Bremgarten, weshalb sie auch das Geschwaderwappen des AG 51 "I" führt.

In 1981 Do 27 56+69 was newly registered as D-EDPZ. Since 1969 she has belonged to the Air Recreation Flight at Bremgarten.



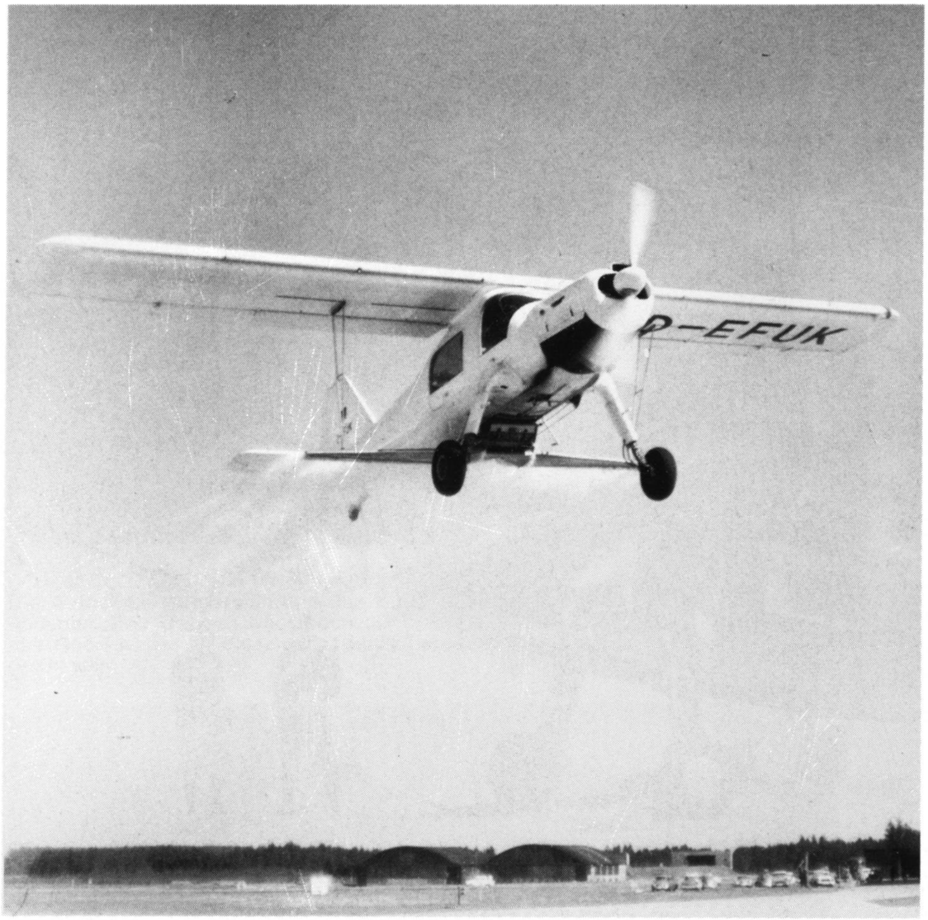
Dornier Do 27H-2 D-EHYL WNr.230
Eine seltene Aufnahme der WNr.230 während der Gebirgserprobung mit Rad-Ski-Fahrwerk. Später flog sie bei der ESt 61 als YA+907 und 55+83. Im Rahmen einer Reparatur wurde sie 1978 wieder auf A-4 Standard gebracht und 1986 auf der Luftfahrtschau in Hannover ausgestellt.

A rare shot of c/n 230 during the mountain trials, fitted with combined wheel-ski undercarriage. Later it was flown by ESt 61 as YA+907 and later as 55+83. During repair work in 1978 it was returned back to A-4 standard. It was exhibited during the 1986 Hannover Air Show.



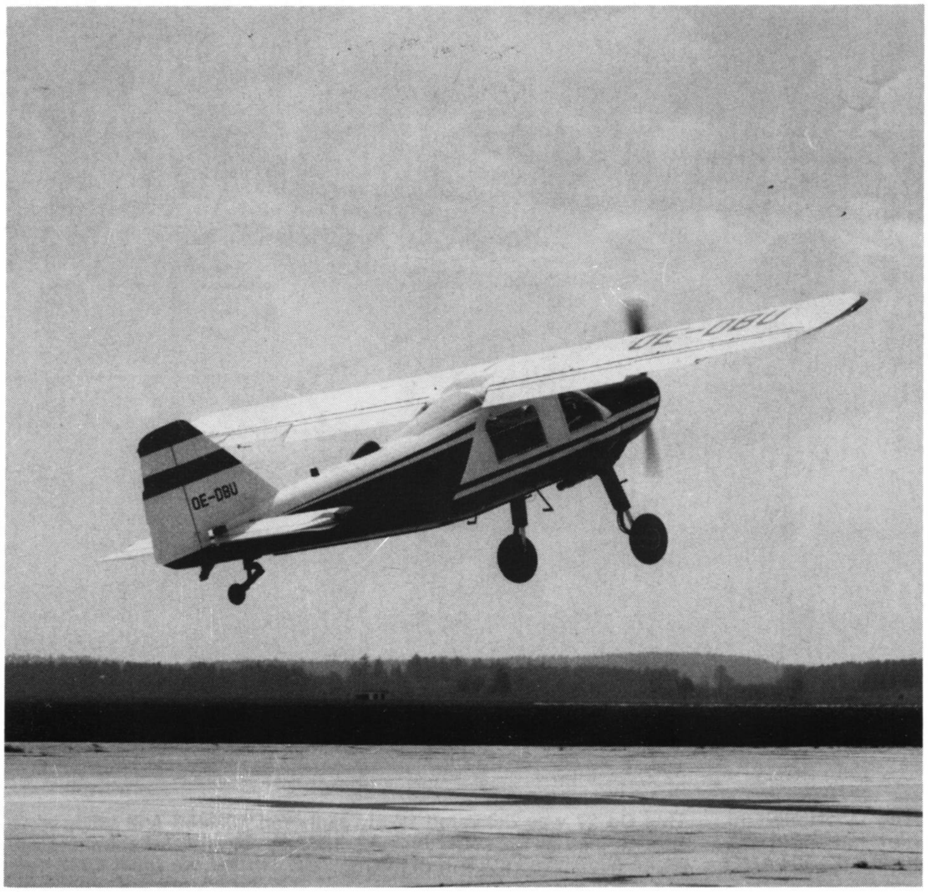
Dornier Do 27H-2 VH-AMQ WNr. 2097
Diese Do 27 wurde an die Lutheran Mission geliefert und 1961 nach Neu Guinea gebracht. Am 12. Juni 1962 verunglückte die VH-AMQ und wurde später aus dem Register gelöscht.

This Do 27 was delivered to the Lutheran Mission and shipped to New Guinea in 1961. On June 12, 1962 the aircraft crashed and the registration was struck from the register.



Dornier Do 27Q-4 D-EFUK WNr.2051
Nicht nur die WNr.102 wurde mit einer Sprüheinrichtung für den landwirtschaftlichen Einsatz ausgerüstet. Auch die D-EFUK wurde 1960/1961 mit einem neuen Sprühsystem erprobt.

Do 27 c/n 102 was not the only variant to be equipped with a sprayboom for agricultural purposes. D-EFUK, too, was tested with a new sprayboom in 1960/1961.



Dornier Do 27H

Do 27H-1
Reiseflugzeug mit luftgekühltem 6-Zylinder Boxermotor, Lycoming GSO-480-B1B6 mit 340 PS, Hartzell-Dreiblatt-Verstell-Metallluftschraube und vergrößertem Seitenleitwerk. Ansonsten Ausführung wie B-2.

Do 27H-2
Die Zelle entsprach der Do 27A-4 jedoch mit vergrößertem Seitenleitwerk und einer Hartzell-Dreiblatt-Verstell-Metallschraube HC-83 Constantspeed mit einem Durchmesser von 2,36 m.
Außerdem kamen neue Federbeine unter 13° mit einer Spurweite von 2,28 m zum Einbau. Als Haupträder wurden Dunlop 8,5 x 10 verwendet und der KTA-Sporn nach vorne verlegt. Als Rüstsatz kann das Fahrwerk zusätzlich mit Ski ausgerüstet werden.
Der Erstflug erfolgte im November 1958.

Dornier Do 27J-1
Ausführung für die belgischen Heeresflieger. Entspricht der Do 27A-4.

Dornier Do 27K

Dornier Do 27K-1
Ausführung für die portugiesische Luftwaffe. Entspricht der Do 27A-4.

Dornier Do 27K-2
Ausführung für die portugiesische Luftwaffe. Modifizierte K-1.

Dornier Do 27Q

Dornier Do 27Q-1
Sechssitziges ziviles Reiseflugzeug mit 274 PS-Lycoming-Motor.

Dornier Do 27Q-3
Viersitziges ziviles Reiseflugzeug mit 235 PS-Continental-0-470K-Motor.

Dornier Do 27Q-4
Sechssitziges ziviles Reiseflugzeug mit erhöhtem maximalen Abfluggewicht und einem auf 364 Liter erhöhtem Tankinhalt.

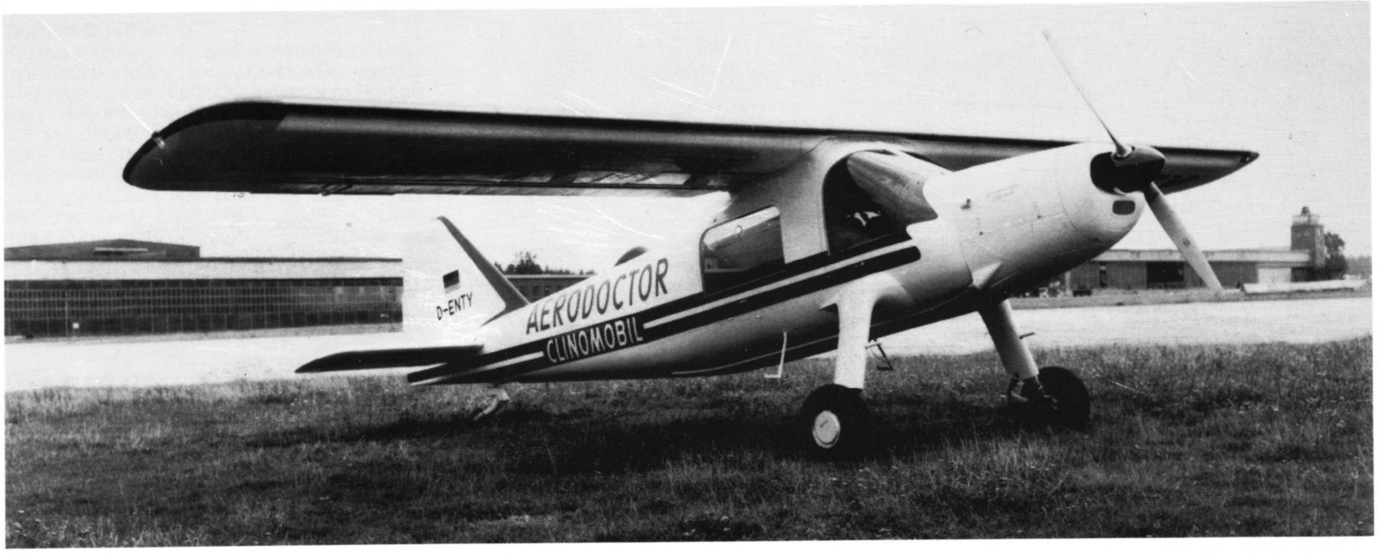
Dornier Do 27Q-5
Sechs- bis achtsitzige Ausführung mit Sondereinbausätzen für Vermessungs-, Schulungs- oder Schleppaufgaben. Neues Fahrwerk mit einer Spurweite von 2,72 m und Dunlop 8,5 x 10 Reifen.

Dornier Do 27Q-5(R)
Einsitzige Sonderausführung als Sprühflugzeug für die Forst- und Landwirtschaft.

Dornier Do 27Q-6
Nahezu identisch mit der Ausführung Q-5, entsprach jedoch den amerikanischen Zulassungsbestimmungen nach den U.S. Civil Air Regulations Part 3.
Diese Auführung wurde 1961 gefertigt.

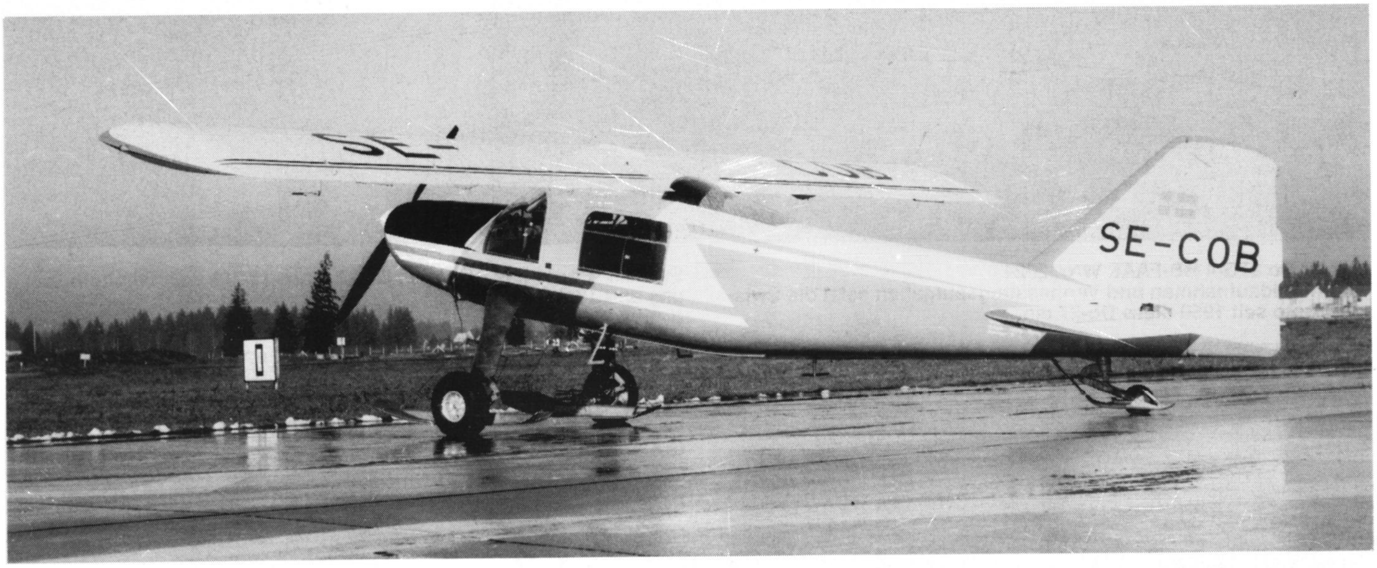
Dornier Do 27Q-1 OE-DBU WNr. 2025
Eine der 1959 nach Österreich gelieferten Do's, wo sie bis 1974 geflogen wurde.

One of the Do 27s delivered to Austria in 1959. The aircraft remained in Austria until 1974.



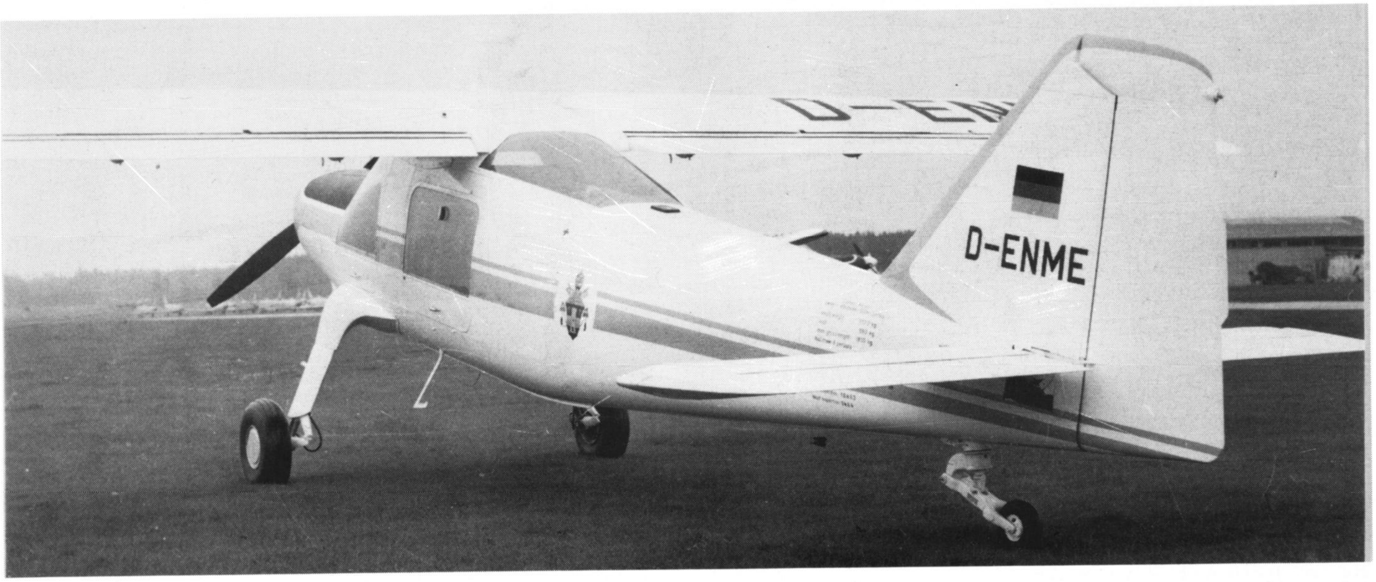
Dornier Do 27Q-4 D-ENTY WNr.2071
Für den schnellen Krankentransport von zwei Patienten wurde diese Do 27 ausgestattet.

This Do 27 was equipped to carry two patients as a fast casualty evacuation aircraft.



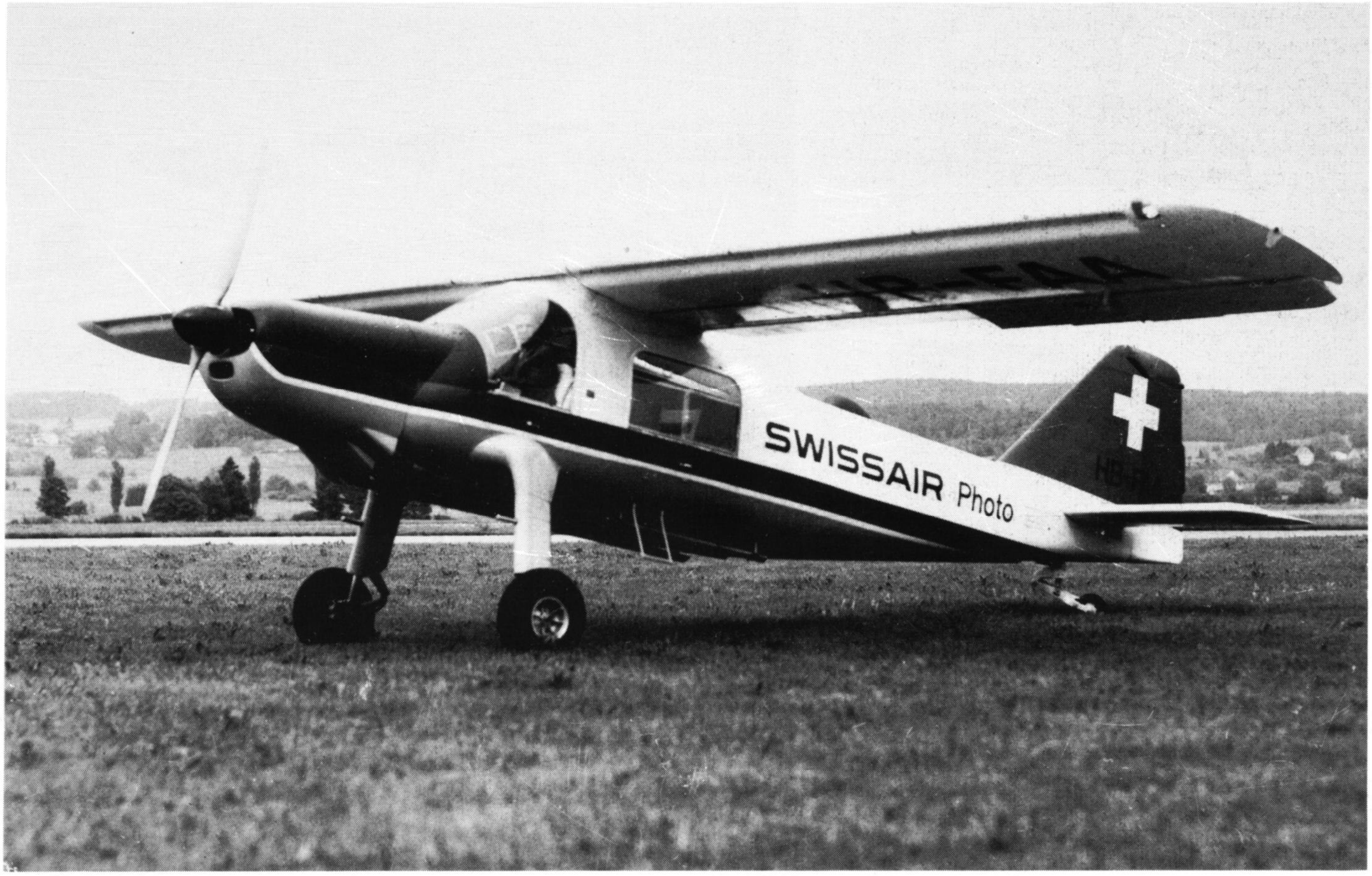
Dornier Do 27Q-4 SE-COB WNr.2054
Ende 1959 wurde dieses Flugzeug nach Schweden geliefert, wo ihr 1960 das Kennzeichen SE-COB zugeteilt wurde. 1973 kam sie als LN-BWI nach Norwegen und verunglückte dort 1975.

Late 1959, this aircraft was delivered to Sweden as SE-COB. In 1973 she went to Norway where she was re-registrated LN-BWI. The aircraft was badly damaged in 1975.



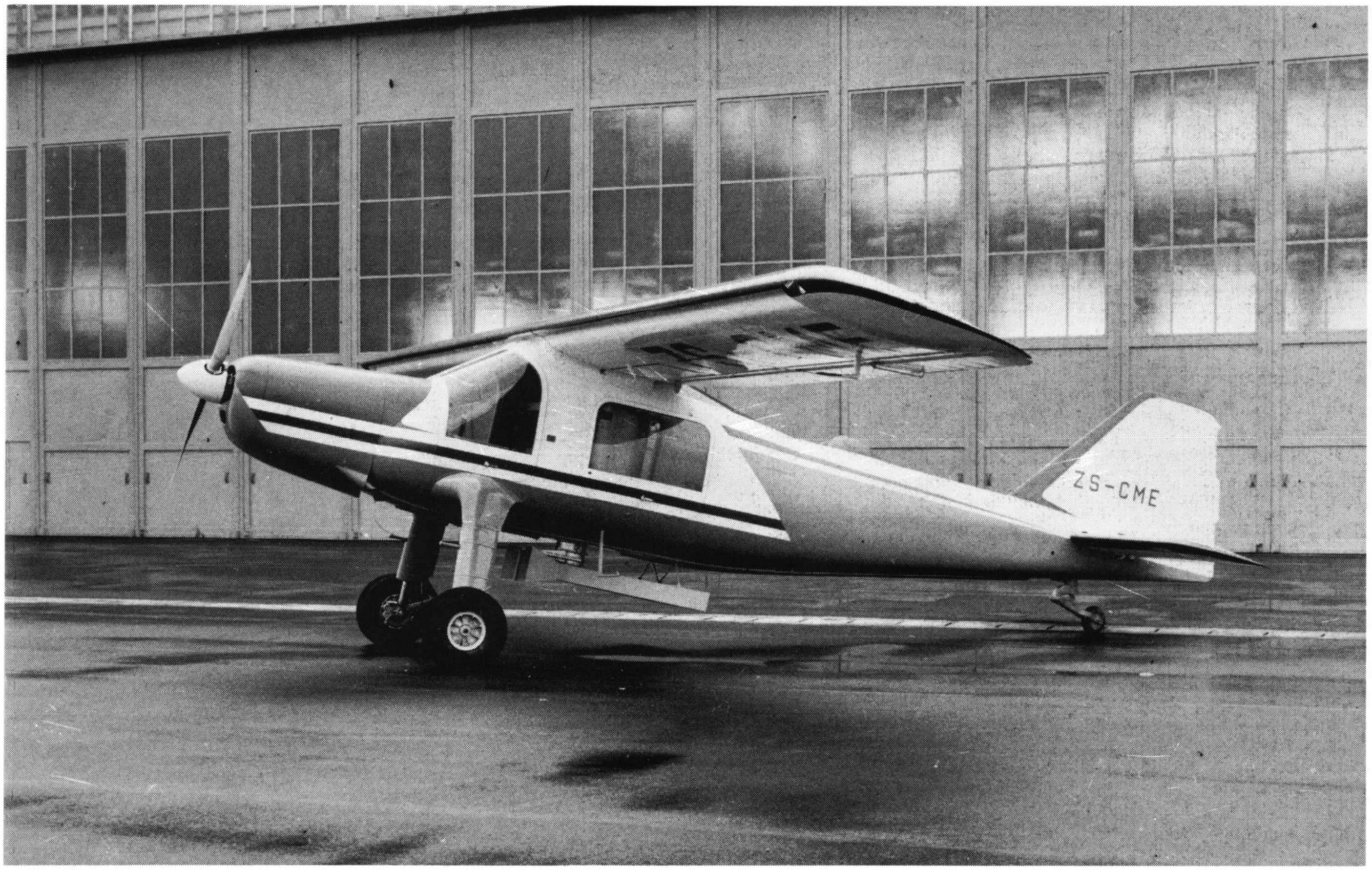
Dornier Do 27Q-5 D-ENME WNr.2140
Die "Catholic Mission" von Windhoek in Südwestafrika erwarb 1963 diese Do 27.

The "Catholic Mission" of Windhoek in South-West-Africa purchased this Do 27 in 1963.



Dornier Do 27Q-4 HB-FAAS WNr. 2024
Für Luftbildaufnahmen und Vermessungsaufgaben setzt die Swissair-Photo seit 1959 diese Do-27 ein.

Swissair-Photo has used this Do 27 since 1959 for aerial photography and survey work.



Dornier Do 27Q-4 ZS-CME WNr.2037
Diese Do 27 wurde 1959 nach Süd-Afrika geliefert, wo sie auch als Landwirtschaftsflugzeug eingesetzt wurde. Beachte die Streueinrichtung unter dem Rumpf.

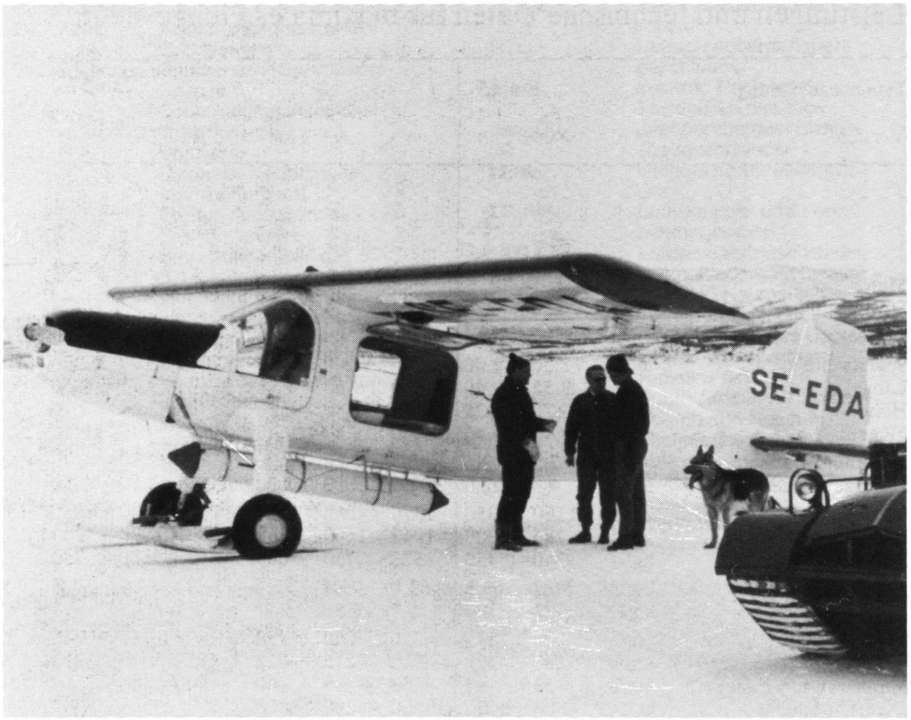
This Do 27 was delivered to South-Africa in 1959, where she was used on agricultural work. Note the spra installation mounted under the fuselage.

Dornier Do 27S-1
Wasserflugzeug mit zwei einstufigen Ganzmetallschwimmern, vergrößertem Seitenruder und zusätzlicher Kielflosse unter dem Rumpfheck. Ansonsten entsprach diese Ausführung der Do 27Q-5. Der Erstflug erfolgte am 20. April 1959 von Immenstaad am Bodensee. Von dieser Ausführung wurde nur ein Flugzeug gebaut. Dem Flugzeug wurde das Kennzeichen D-EGUW (WNr. 2023) zugeteilt. 1962 wurde sie als Do 27S-2 nach Schweden verkauft, wo sie die Zulassung SE-EDA erhielt. Im September 1972 stürzte sie beim Start von einem See in Schweden ab und wurde zerstört.

Dornier Do 27T-1
Diese Do 27 wurde von der für ihre Modernisierungsumbauten bekannten französischen Firma SFERMA als Versuchsträger mit einer Wellenturbine des Typs Turbomeca Astazou II mit einer Startleistung von 530 WPS ausgerüstet.

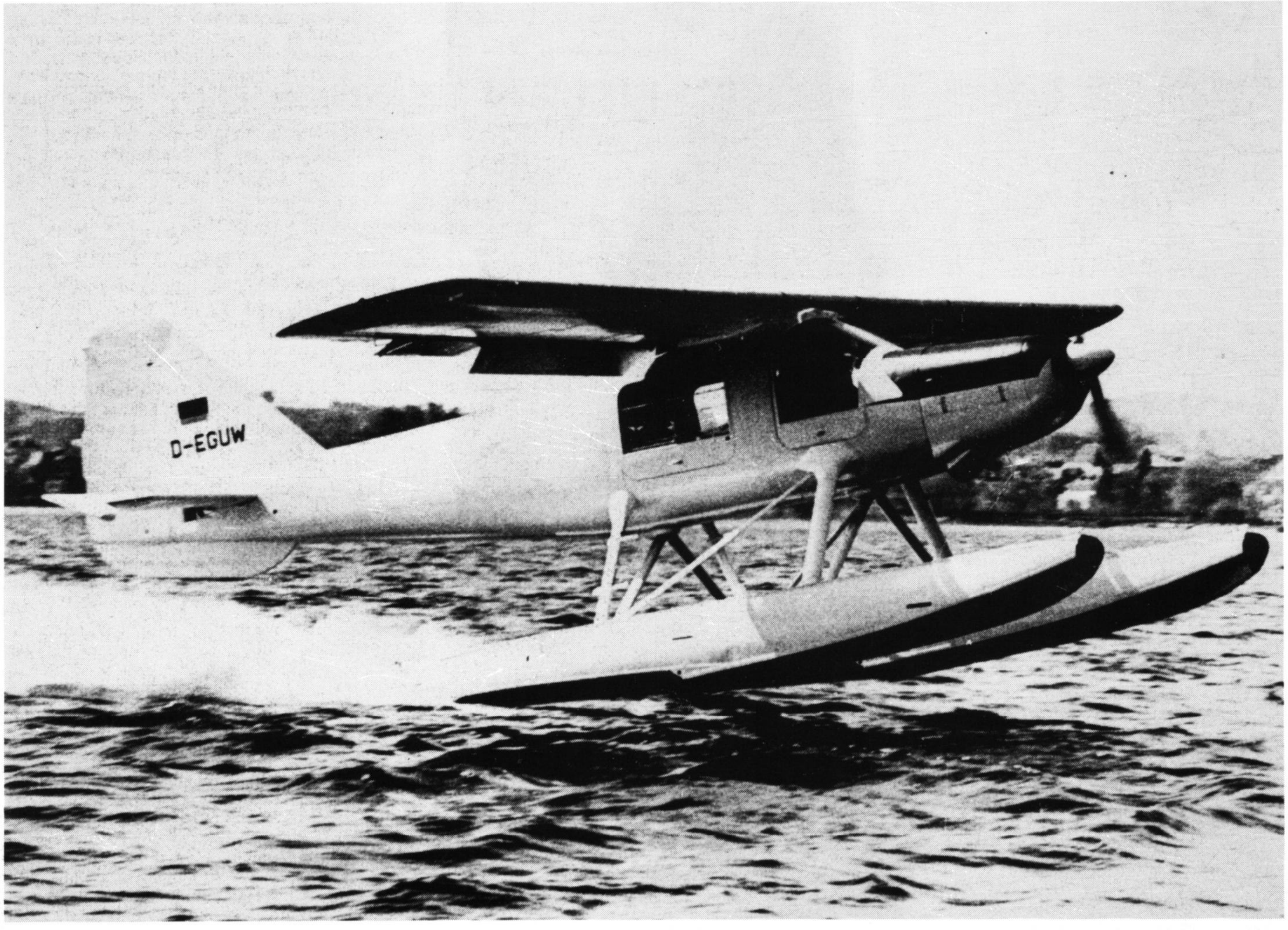
Zum Umbau wurde von Dornier eine Do 27Q-4 (WNr. 2068) zur Verfügung gestellt. Die Zelle wurde unverändert übernommen, lediglich der Triebwerksanschluß mußte geändert werden. Außerdem kam noch eine Dreiblatt-Ratier-Figeac-Verstell-Luftschraube mit einem Durchmesser von 2,50 m zum Einbau. Die Länge des Flugzeuges betrug nach dem Umbau 10,35 m. Der Umbau brachte wesentlich gesteigerte Leistungen, so wurde zum Beispiel eine Höchstgeschwindigkeit von 296 km/h erreicht. Diese Ausführung wurde jedoch nicht mehr weiter verfolgt.

Der Erstflug fand am 2. März 1961 in Bordeaux-Mérignac statt. In Frankreich erhielt das Flugzeug die Zulassung F-WJRD.



Dornier Do 27S-2 SE-EDA WNr.2023
Normalerweise war diese Do 27 mit Schwimmern ausgerüstet. Wie auf dem Foto zu sehen ist, kam sie auch mit einem Rad-Ski-Fahrwerk zum Einsatz.

Although normally fitted with floats this Do 27 was also equipped with a ski/wheel undercarriage.



Dornier Do 27S-1 D-EGUW WNr. 2023
Von der Schwimmerausführung wurde nur ein Exemplar gebaut. Das Bild zeigt die Do 27S-1 während des Starts auf dem Bodensee.

Only one example of the floatplane version was ever built. The picture shows the Do 27S-1 during take-off from Lake Constance.

Leistungen und technische Daten für maximales Fluggewicht:

Typenbezeichnung		Do 25		Do 27									
Version		P-1 (XL-9)	P-2 C [1])	A-1	A-4	H-2[2])	Q-1	Q-3	Q-4	Q-5	Q-6[4])	S-1[5])	T-1[6])
Motor		Elizalde Tigre G-IV-B	Continental 0-470-J	Lycoming GO-480-B1A6	Lycoming GO-480-B1A6	Lycoming GS0-480-B1B6	Lycoming GO-480-B1A6	Continental 0-470-K	Lycoming GO-480-B1A6	Lycoming GO-480-B1A6	Lycoming GO-480-B1A6	Lycoming GO-480-B1A6	Turbomèca Astazou II
Startleistung	PS	150	225	274	274	340	274		274	274	274	274	530
Sitzplätze		4	4	6	6	6	6	4	6	6 (8)	8	8	
Spannweite	m	12,00	12,00	12.00	12.00	12.00	12,00	12.00	12.00	12.00	12.00	12,00	12.00
Länge	m	9,55	9.40	9.60	9,60	9.90	9.60	9,77	9.60	9.60	9,90	10,10	10,35
Höhe	m	3,22	3,25	3,50	2.80	2.80	2,70	2,62	2.70	2,70	2,72	4,18	3,60
Flügelfläche	m²	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40	19,40
Laderaumvolumen	m³	2,5	2.5	2,7	2,70	2,70	2,70	2,70	2,70	2,7	2,70	2,70	2,7
Laderaumfläche	m²	–	2,0	2,0	2.50	2,50	2.50	2,50	2.50	2,0	2,50	2,50	2,5
max. Fluggewicht	kg	1100	1350	1570	1850	1850	1700	1700	1850	1850	1850	2000	1850
Leergewicht	kg	786	900	1047	1100	1165	1050	1020	1100	1130	1130	1280	1100
Zuladung	kg	340	450	523	750	685	650	680	750	720	720	720	750
Flächenbelastung	kg/m²	56,7	69.5	81.0	95,4	95,4	90.3	87,6	95.5	95.5	95,4	103.0	95.5
Leistungsbelastung	kg/PS	7,33	6.0	5,7	6,85	5.44	6.45	7,4	6,73	6.75	6,75	7,4	6,75
Höchstgeschwindigkeit	km/h	205	250	250	250	250	250	250	250	250	250	220	296
Reisegeschwindigkeit	km/h	180	205	215	215	218	215	215	215	215	215	200	250
Mindestgeschwindigkeit	km/h	53	55	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Dienstgipfelhöhe	m	4800	6000	3600	3300	6800	3500	3500	3300	3300	3300	3000	5600
Startrollstrecke	m	155	120	97	190	140	155	[3])110	185	190	220	420	64
Startstrecke u. H. = 15 m	m	200	170	260	295	220	185	[3])180	380	380	380	536	138
Landestrecke u. H. = 15 m	m	120	90	165	170	180	850	800	290	290	290	280	290
Reichweite	km	700			1100	1360	–	–	850	1100	1100	750	
Reichw. m. Zusatzbehälter	km	–							1360				
max. Flugdauer	h	3,9				3,5							
Erstflug		25.6.54	8.4.55	17.10.56								Apr.1959	

Anmerkungen

[1] Modifikation des Prototyps 2 durch Einbau des Continental-Motors, einer Doppelsteuerung u. einer Spornlenkung.

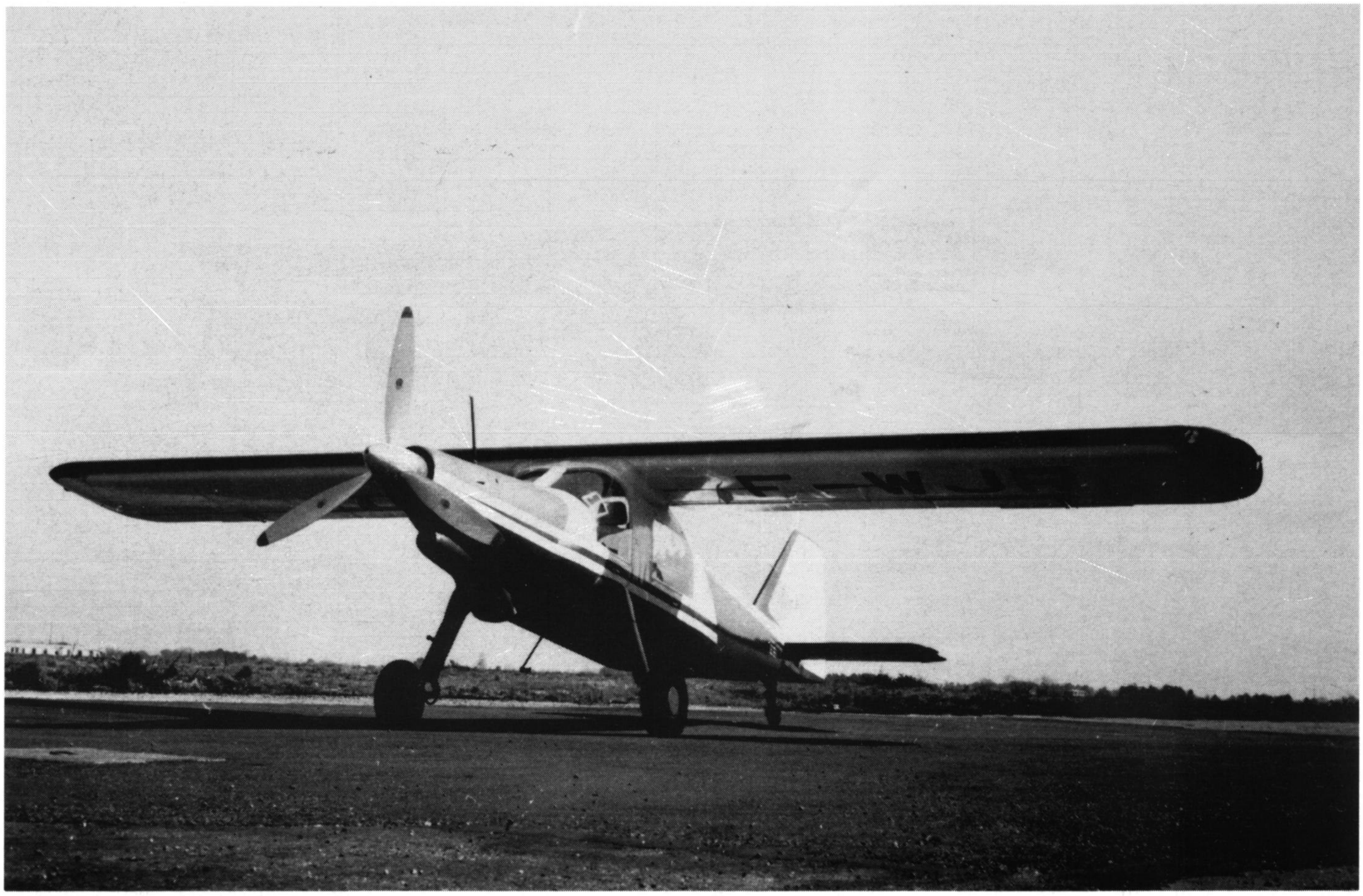
[2] Zelle wie A-4; vergrößertes Seitenleitwerk; Dreiblatt-Hartzell-Luftschraube; Lycoming-Motor GSO-480-B1B6.

[3] bei einem Abfluggewicht von 1500 kg entsprechend einer Besetzung mit 4 Personen + 20 kg Gepäck.

[4] wie Q-5, entspricht jedoch den Zulassungsbestimmungen U.S. Civil Air Regulations – Part 3.

[5] Ausführung der Q-5 mit festen Schwimmern und vergrößertem Seitenleitwerk.

[6] Prototyp mit Turboprop-Antrieb Astazou II, der von Turbomeca installiert wurde.



Dornier Do 27T-1 F-WJRD WNr.2068
1961 wurde eine Do 27Q-4 versuchsweise auf Turbomeca Astazou-Propellerturbine umgerüstet.

In 1961 one Do 27Q-4 was experimentally fitted with a Turboméca Astazou turboprop engine.

Dornier Do 27 Bauausführung

Rumpf: Der Rumpf ist in Leichtmetall-Schalenbauweise ausgeführt. Das Rumpfmittelstück besteht aus einer offenen vierholmigen Konstruktion mit einer starken Unterschale, damit große Durchbrüche in den Seitenwänden eingebracht werden können. Der Besatzungsraum hat beidseitig hochklappbare Türen, welche abgeworfen werden können. Er ist mit zwei Sitzen ausgerüstet. In der Passagierkabine befinden sich zwei Bänke für vier bis sechs Fluggäste. Auch die Türen zu dieser Kabine sind beidseitig hochklappbar angebracht.

Tragwerk: Freitragender Hochdecker in Ganzmetallbauweise (Leichtmetall), zweiteilig, mittels Schraubenverbindung in der Mitte zusammengefügt. Tragflügel mit rechteckigem Umriß und Metall-Kastenholm. Durchlaufender Vorflügel über die ganze Spannweite. Als Profil wird ein verbesserter NACA 23018-Querschnitt verwendet, der gleichbleibend über die ganze Spannweite verläuft. Landeklappen im inneren, Querruder im äußeren Spannweitenbereich mit Doppelspalt ausgebildet. Die Querruder und Landeklappen sind statisch und dynamisch gewichtsausgeglichen und stoffbespannt.

Leitwerk: Das Höhen- und Seitenleitwerk sind in Normalbauweise freitragend ausgeführt und blechbeplankt. Die Ruder sind stoffbespannt und aerodynamisch ausgeglichen.

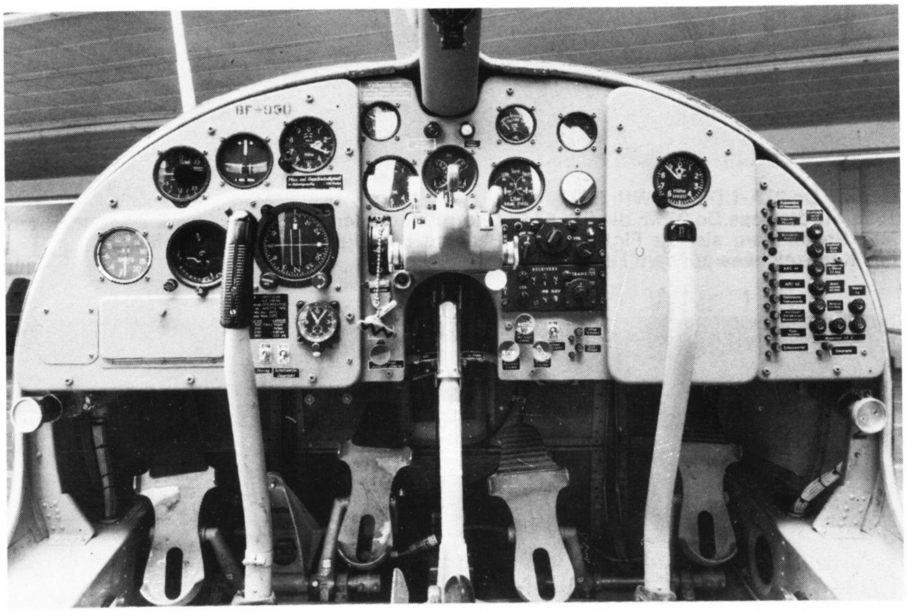
Fahrwerk: Festes Heckspornfahrwerk mit zwei freitragenden Einbeinstreben mit ölpneumatischer Dämpfung und Scheibenbremsen. Steuerbares Spornrad, Vollgummibereift und 360° schwenkbar mit selbsttätiger Rückführung in Mittelstellung. Kombinationsfahrwerk mit hydraulisch hochziehbaren Schneekufen sowie mit Ganzmetallschwimmern waren wahlweise lieferbar.

Triebwerk: Der Motor ist auf zwei Trägern elastisch gelagert. Die Motorverkleidung läßt sich in zwei Hälften wegklappen und ermöglicht einen leichten Zugang zum Motor. Die Luftschraube ist eine Hartzell-Zweiblatt-Verstelluftschraube mit Metallblättern, deren Verstellung durch eine hydraulische Constant-Speed-Regulierung erfolgt.

Kraftstoffanlage: Sie befindet sich auf beiden Seiten im rückwärtigen Flügelteil und hat einen Inhalt von jeweils 110 Litern.

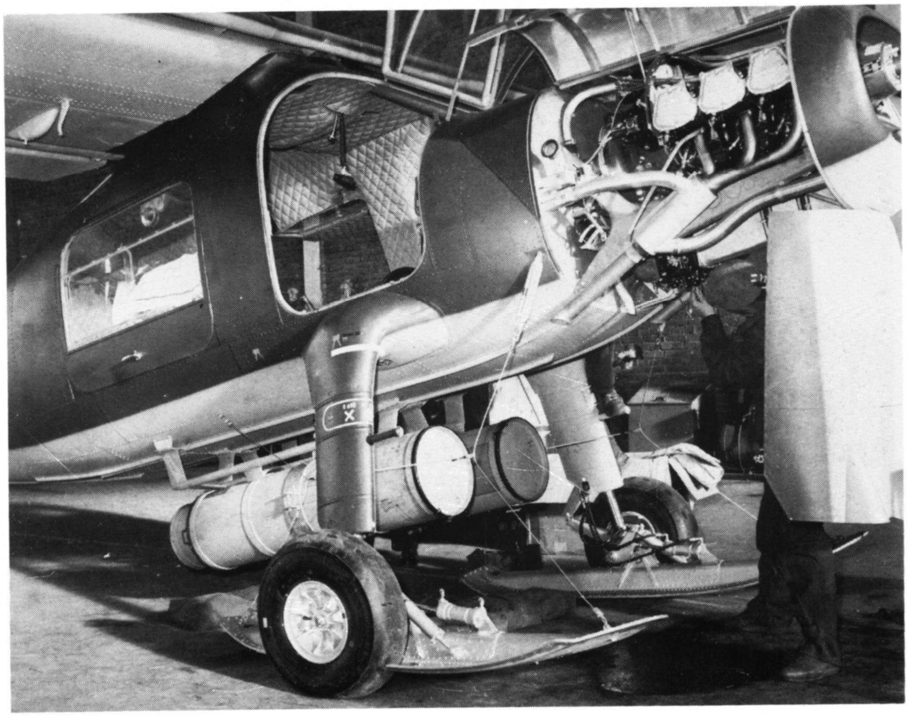
Abkürzungen

AG	**Aufklärungsgeschwader**
Bw	**Bundeswehr**
BwSpFlGrp	**Bundeswehr-Sportflieger-Gruppe**
CASA	**Constructioes Aeronauticas S.A.**
Do	**Dornier**
DVL	**Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt**
EAS	**Europe Aero Service**
EdA	**Ejercito del Aire**
ESt	**Erprobungsstelle der Bundeswehr**
FFS	**Flugzeugführerschule**
FlgBerBMVg	**Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung**
FmLVsuRgt	**Fernmeldelehr- und Versuchsregiment**
HFlgBtl	**Heeresfliegerbataillon**
HFlgStff	**Heeresfliegerstaffel**
HFlgTrpRgt	**Heeresflieger Transportregiment**
HFlgTrpStff	**Heeresflieger Transportstaffel**
HFlgWaS	**Heeresflieger Waffenschule**
HTG	**Hubschraubertransportgeschwader**
INTA	**Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica**
JaboG	**Jagdbombergeschwader**
JG	**Jagdgeschwader**
LeKG	**leichtes Kampfgeschwader**
LRuVSt	**Luftrettungs- und Verbindungsstaffel**
LTG	**Lufttransportgeschwader**
MFG	**Marinefliegergeschwader**
mHFlgTrpRgt	**mittleres Heeresflieger Transportregiment**
OTEDO	**Oficinas Técnicas Dornier**
OTRAG	**Orbital Transport und Raketen AG**
SAAF	**South African Air Force**
SAR	**Search and Rescue**
TSLw	**Technische Schule der Luftwaffe**
WaSLw	**Waffenschule der Luftwaffe**
WNr.	**Werknummer**



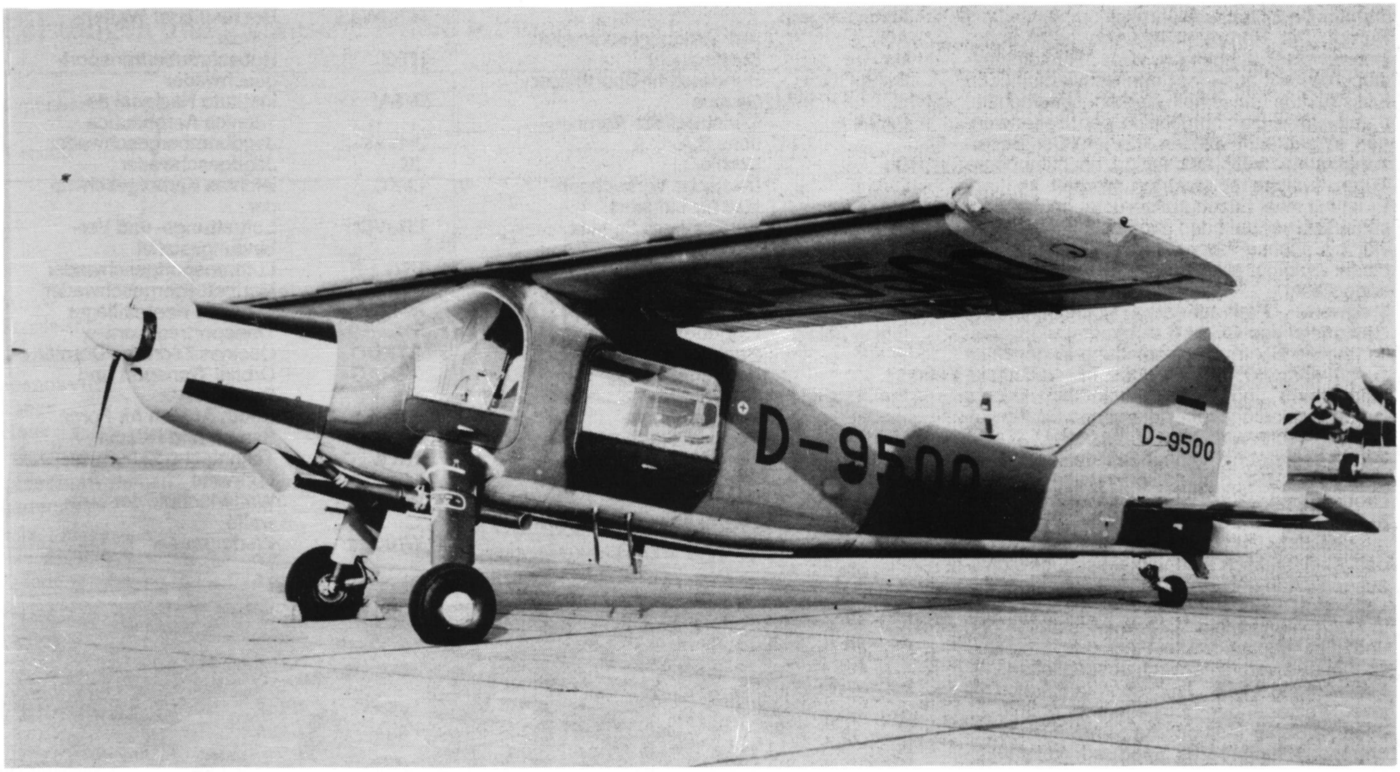
Dornier Do 27A-3 BF+950 WNr.437
Das Foto zeigt das Cockpit der BF+950 der TSLw 1.

This picture shows the cockpit of the TS-Lw 1's BF+950.



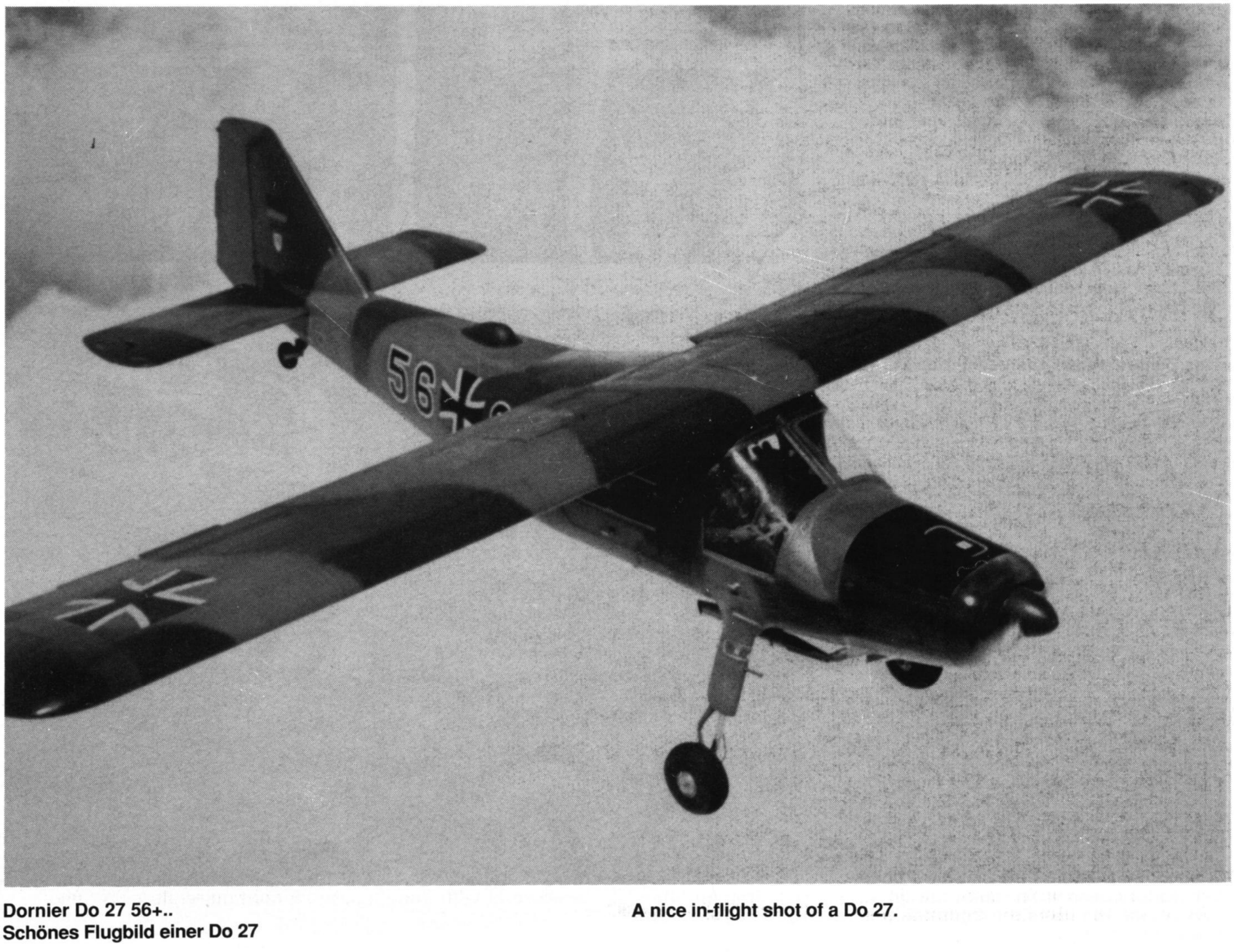
Dornier Do 27
Gute Detailaufnahme des Rad-Ski-Fahrwerks. Über die Funktion der beiden am Rumpf montierten Behälter ist nichts bekannt.

A good detail-shot of the ski/wheel undercarriage. Nothing is known about the function of the two canisters mounted underneath the fuselage.



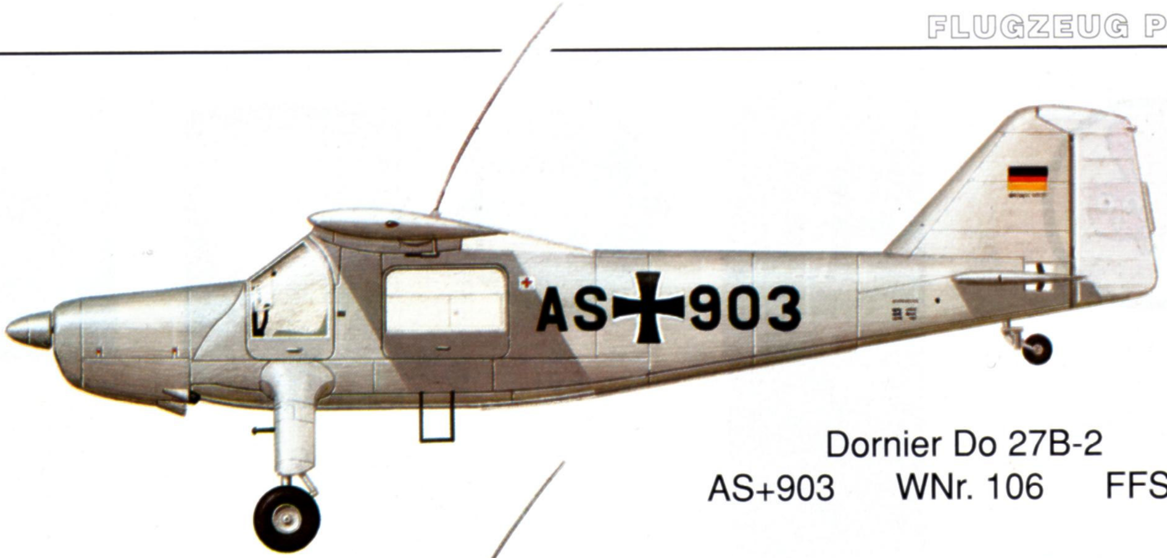
Dornier Do 27A-1 D-9500 WNr.322
1958 wurde diese Do 27 an die ESt 61 in Oberpfaffenhofen ausgeliefert. Später kam sie zur FlgBerBMVg. Beachte die Wiederholung des Kennzeichens auf dem Leitwerk.

This Do 27 was delivered to ESt 61 at Oberpfaffenhofen in 1958. Later it went to FlBerBMVg. Note, that the registration also appears on the fin.

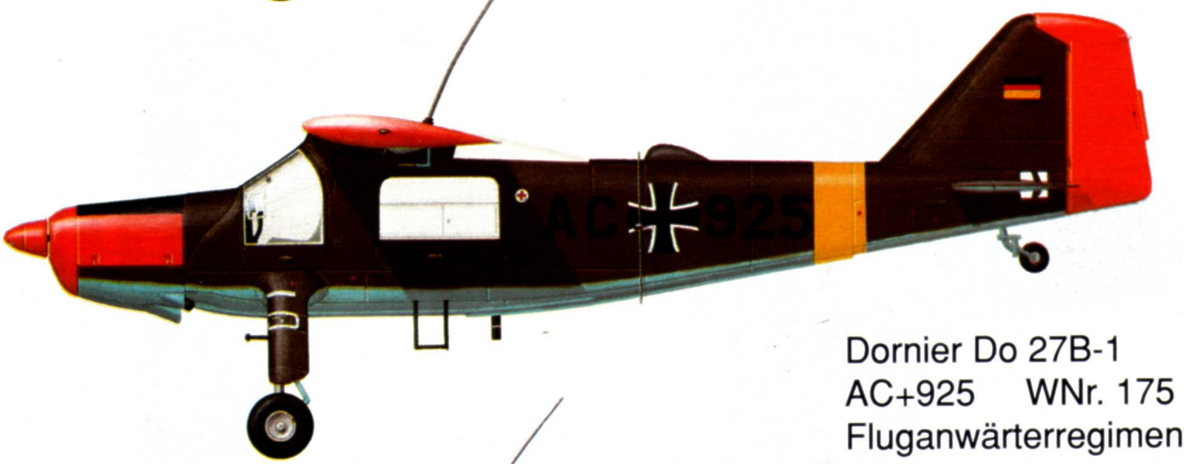


Dornier Do 27 56+..
Schönes Flugbild einer Do 27

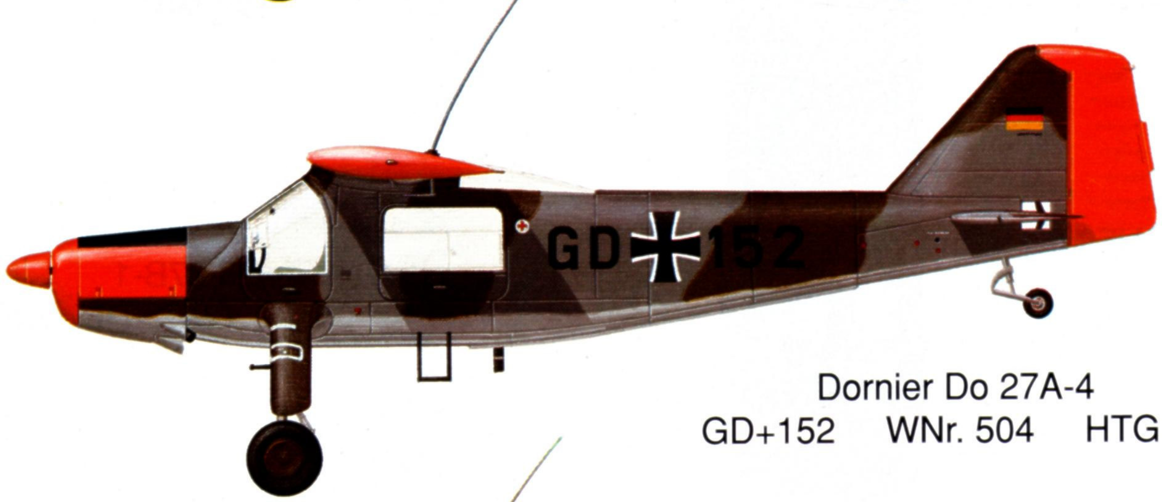
A nice in-flight shot of a Do 27.



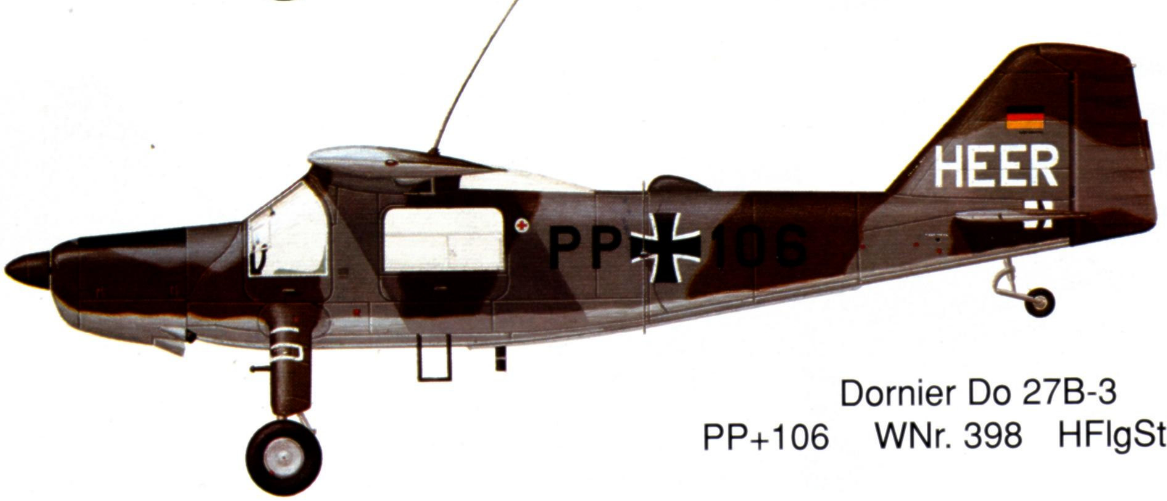
Dornier Do 27B-2
AS+903 WNr. 106 FFS"S"



Dornier Do 27B-1
AC+925 WNr. 175
Fluganwärterregiment



Dornier Do 27A-4
GD+152 WNr. 504 HTG 64

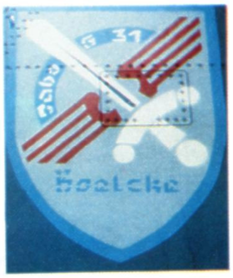


Dornier Do 27B-3
PP+106 WNr. 398 HFlgStff 301

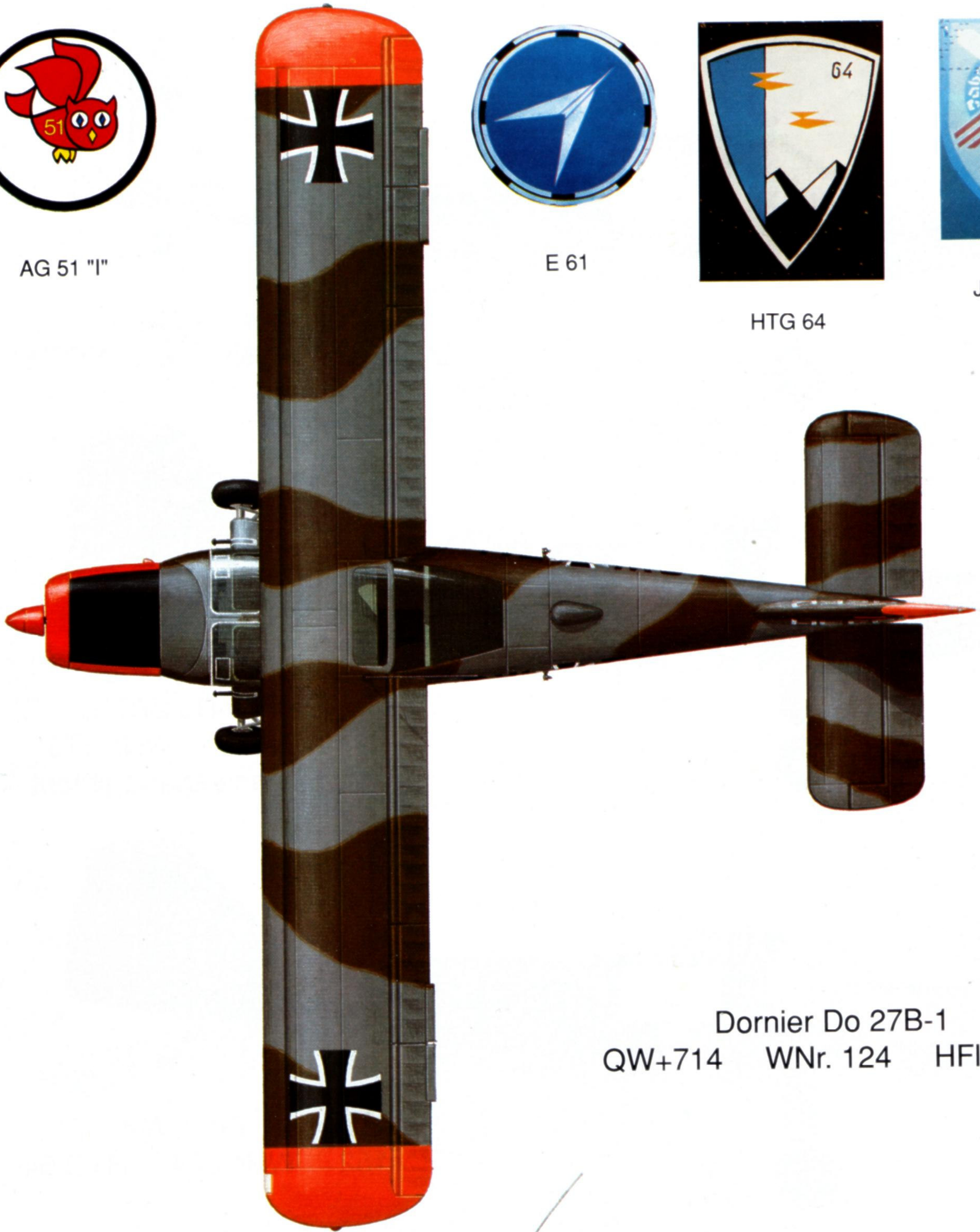
AG 51 "I"

E 61

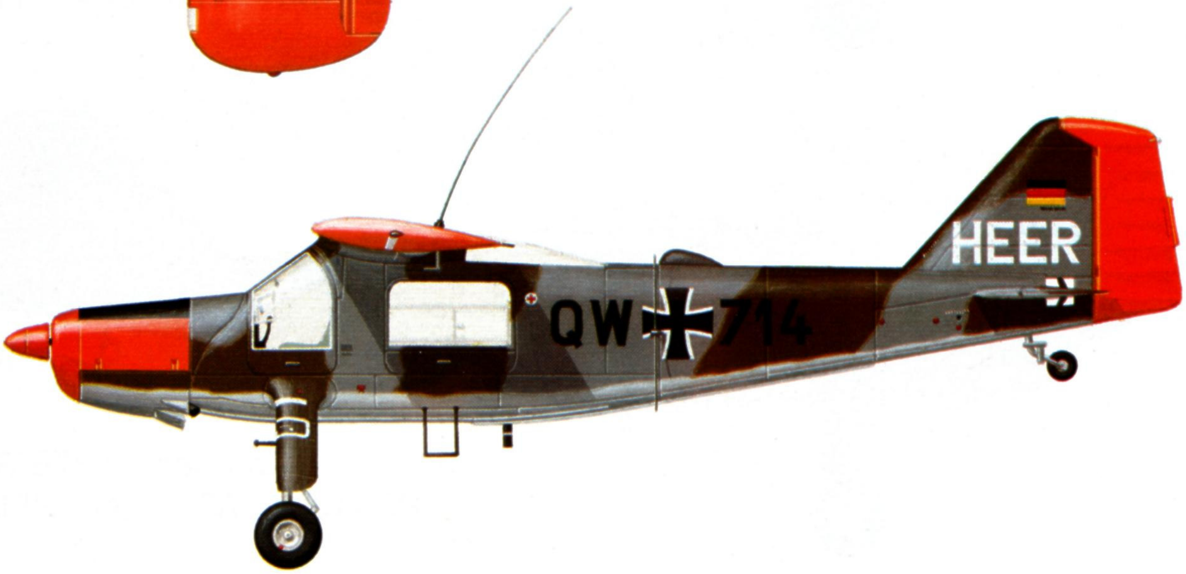
HTG 64

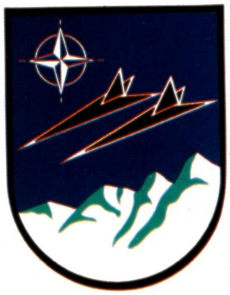

JaboG 31
Boelcke

JaboG 31"B"

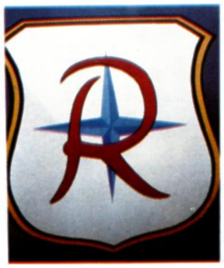


Dornier Do 27B-1
QW+714 WNr. 124 HFlgWaS

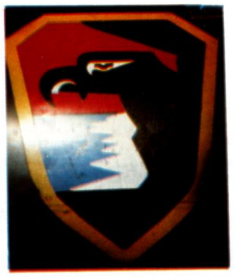




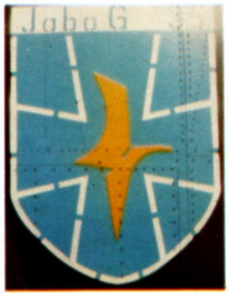
JaboG 34



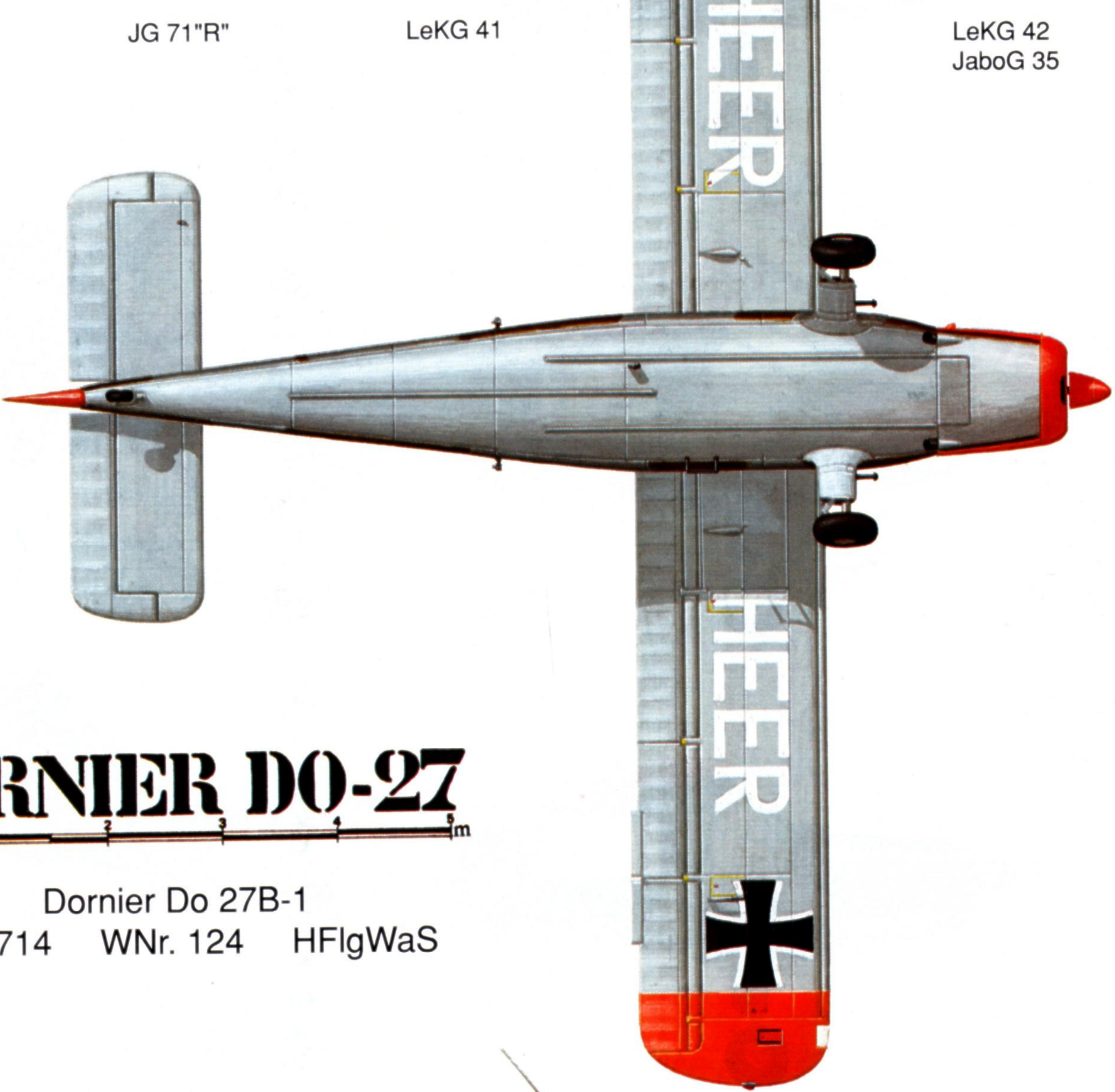
JG 71"R"



LeKG 41



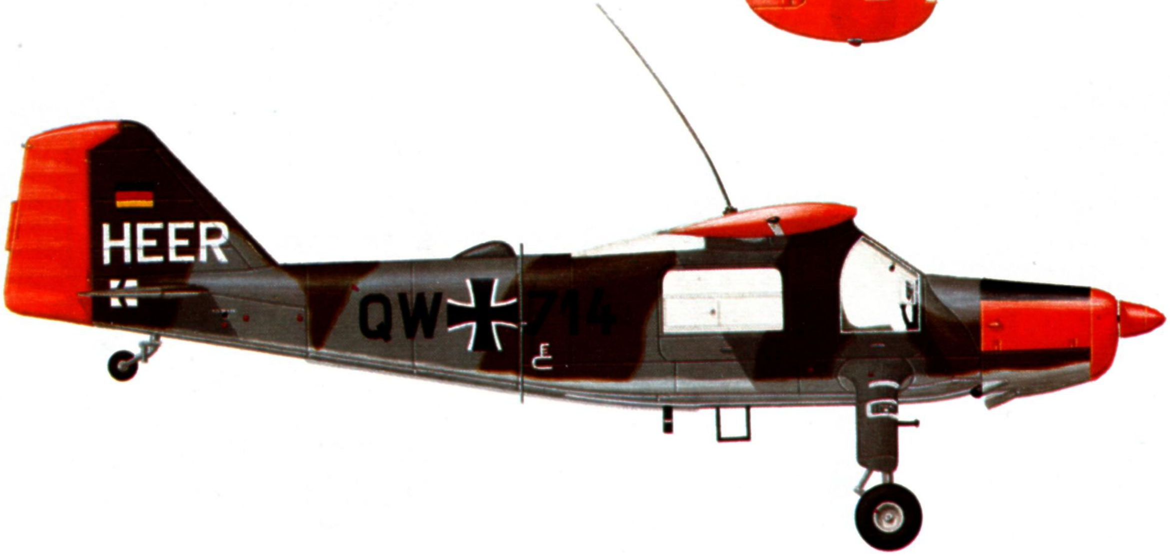
LeKG 42
JaboG 35

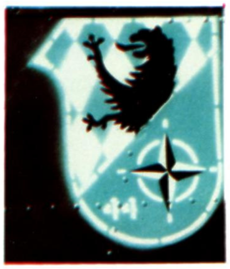

HEER
HEER

DORNIER DO-27

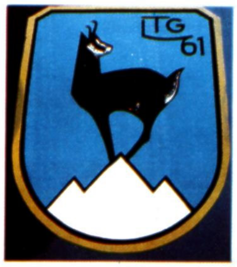
0
1
2
3
4
5
m

Dornier Do 27B-1
QW+714 WNr. 124 HFlgWaS

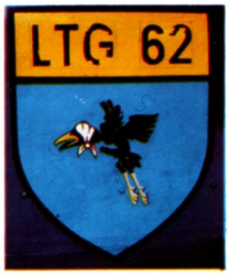




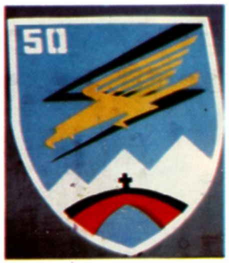
LeKG 44



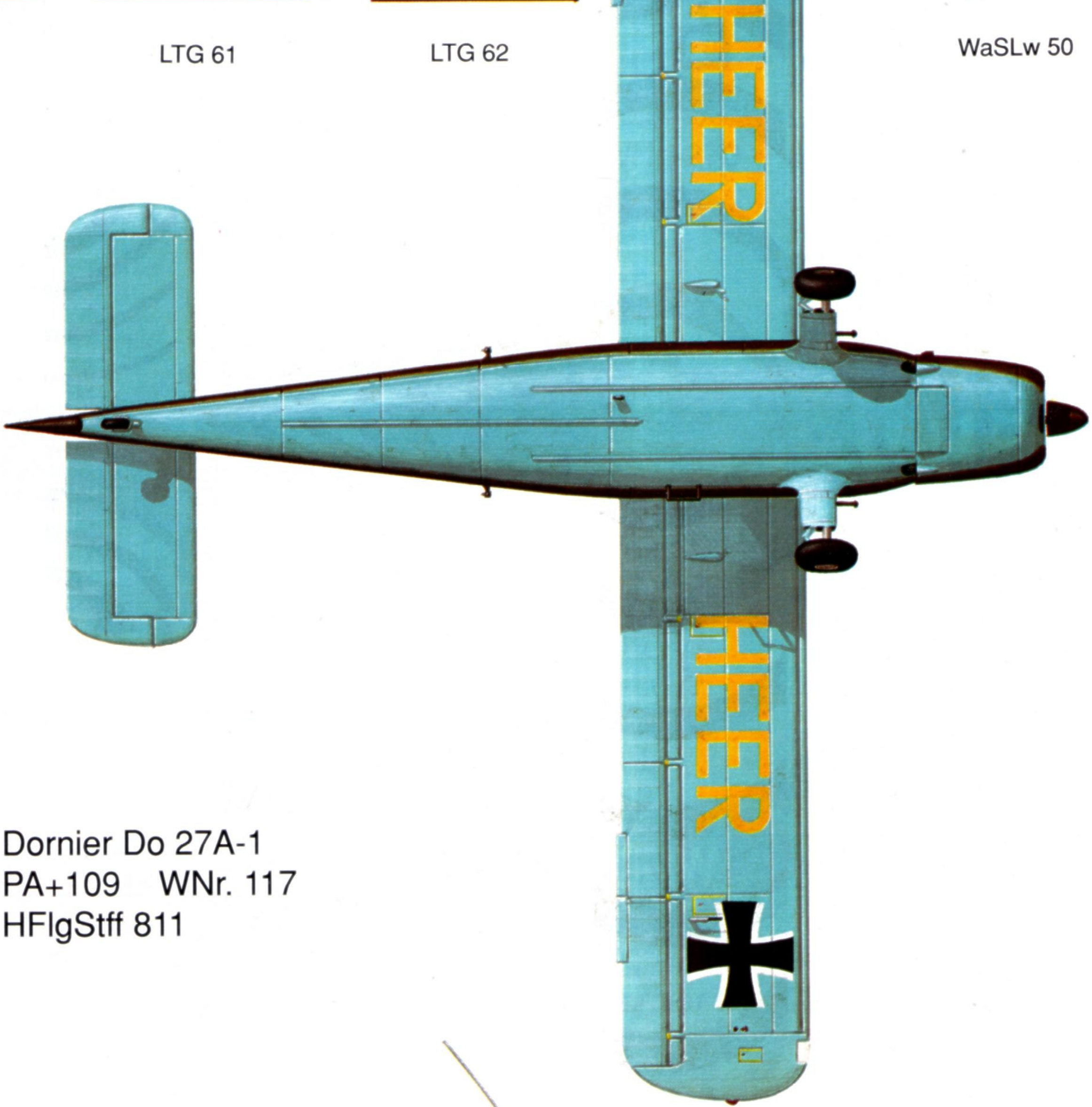
LTG 61

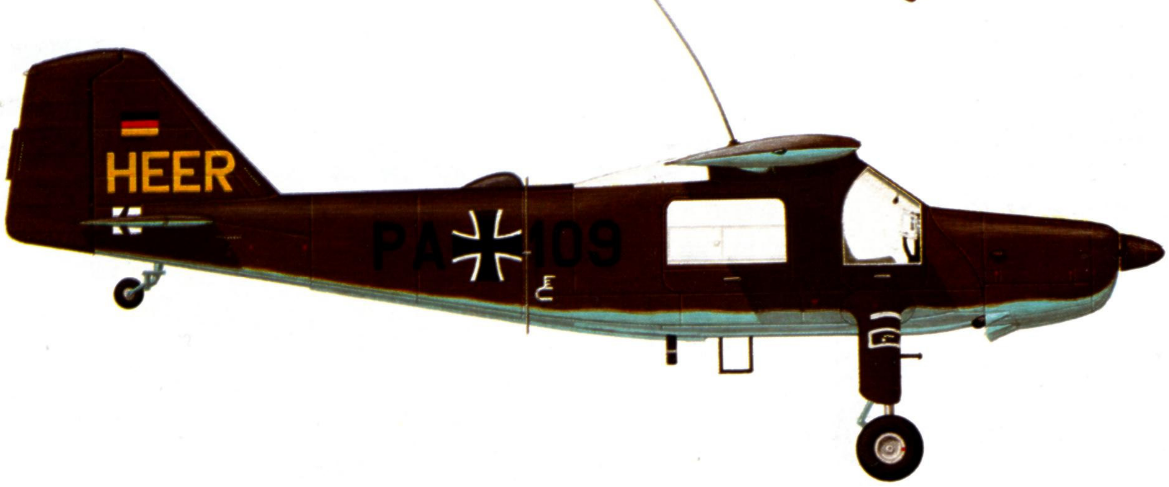


LTG 62

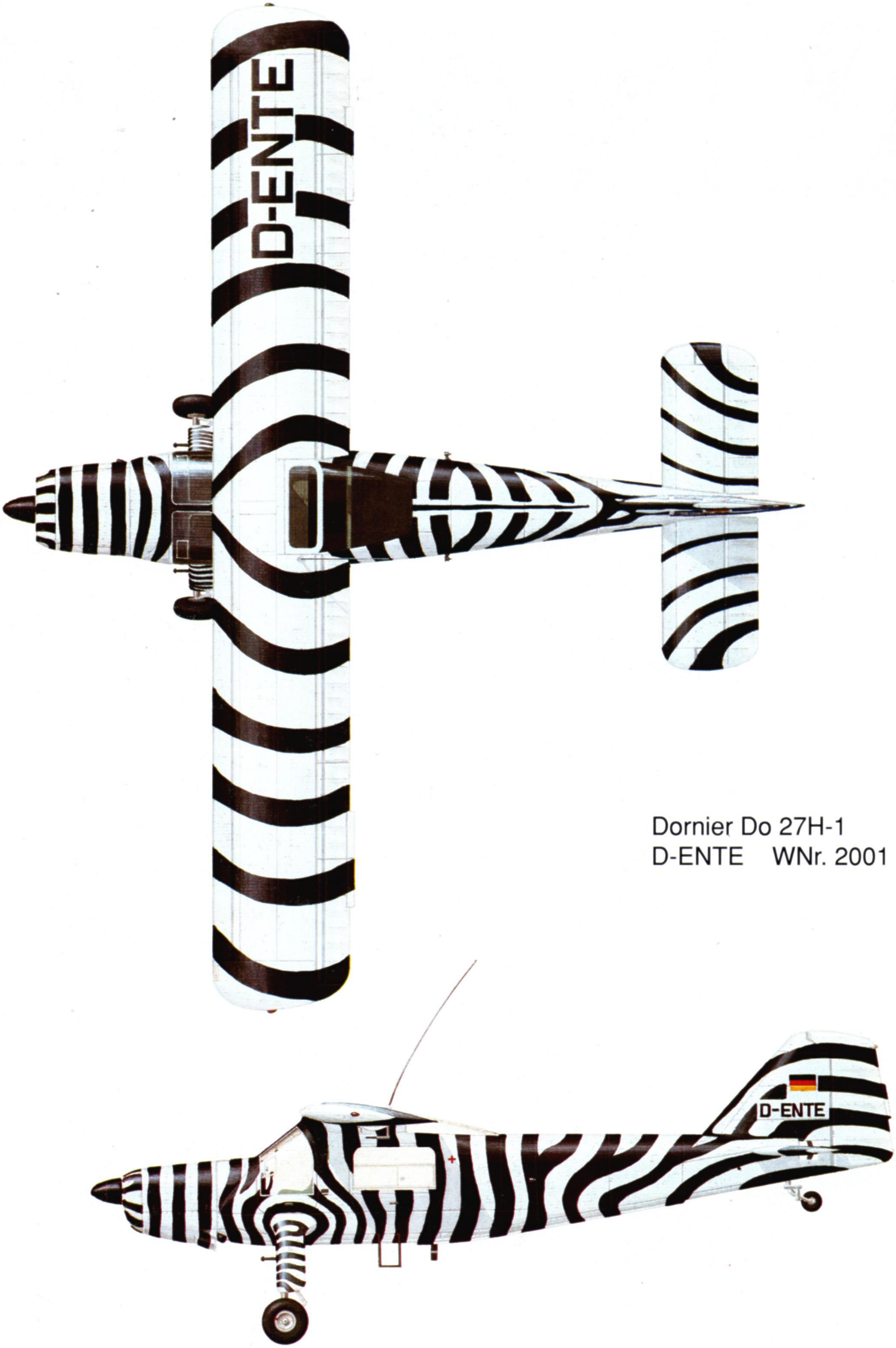


WaSLw 50

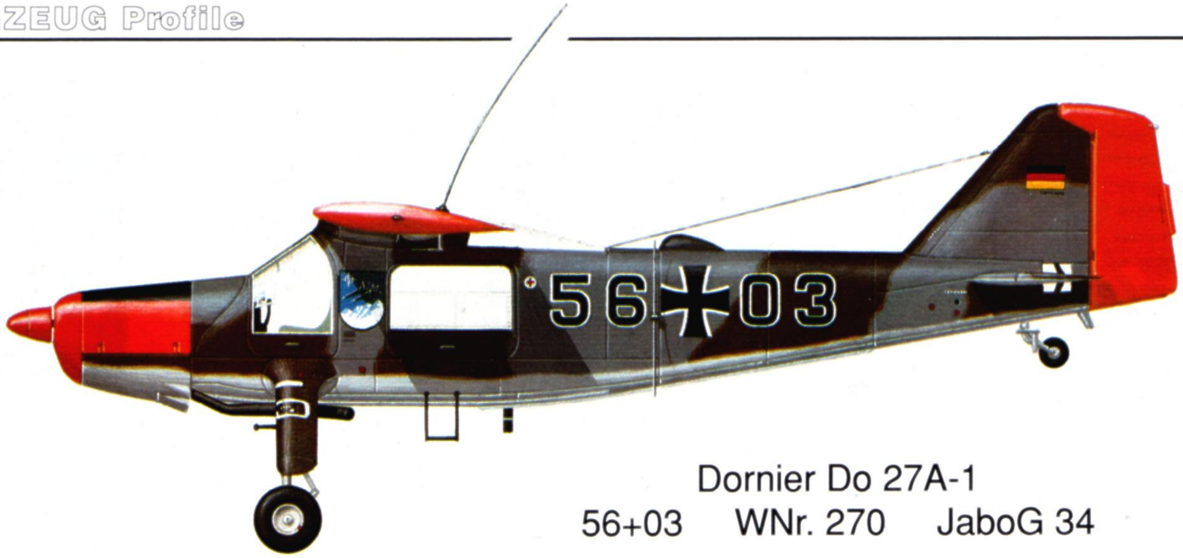




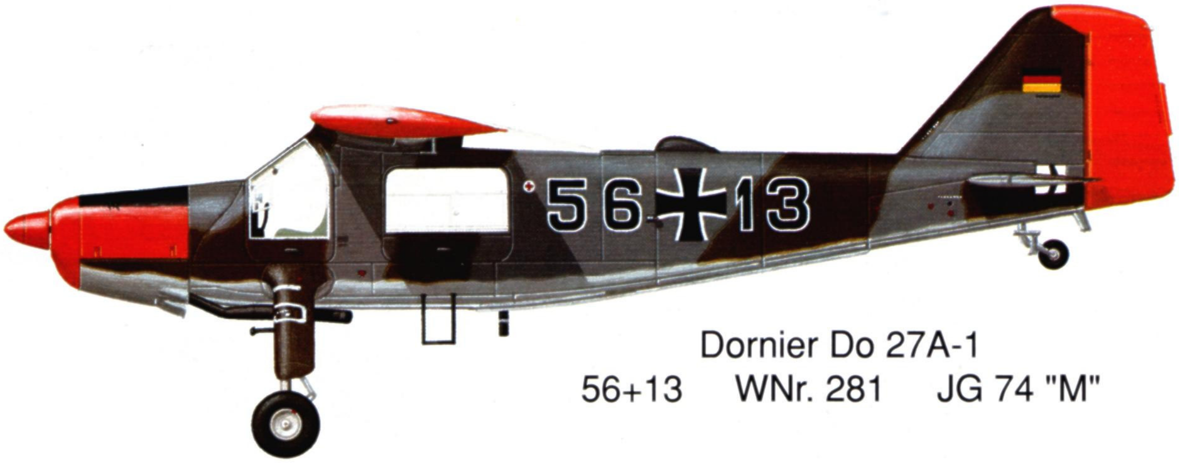
Dornier Do 27A-1
PA+109 WNr. 117
HFlgStff 811


D-ENTE
D-ENTE

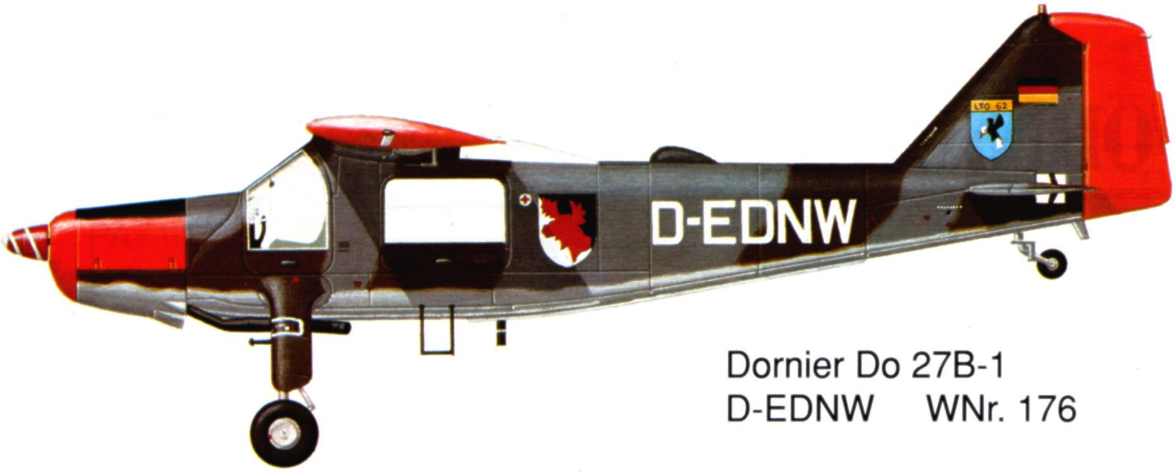
Dornier Do 27H-1
D-ENTE WNr. 2001



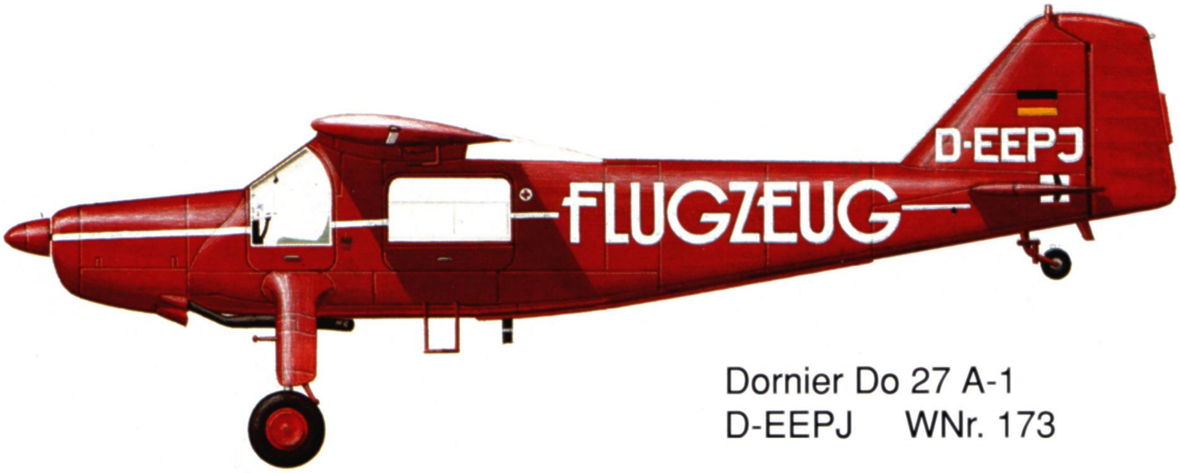
Dornier Do 27A-1
56+03 WNr. 270 JaboG 34



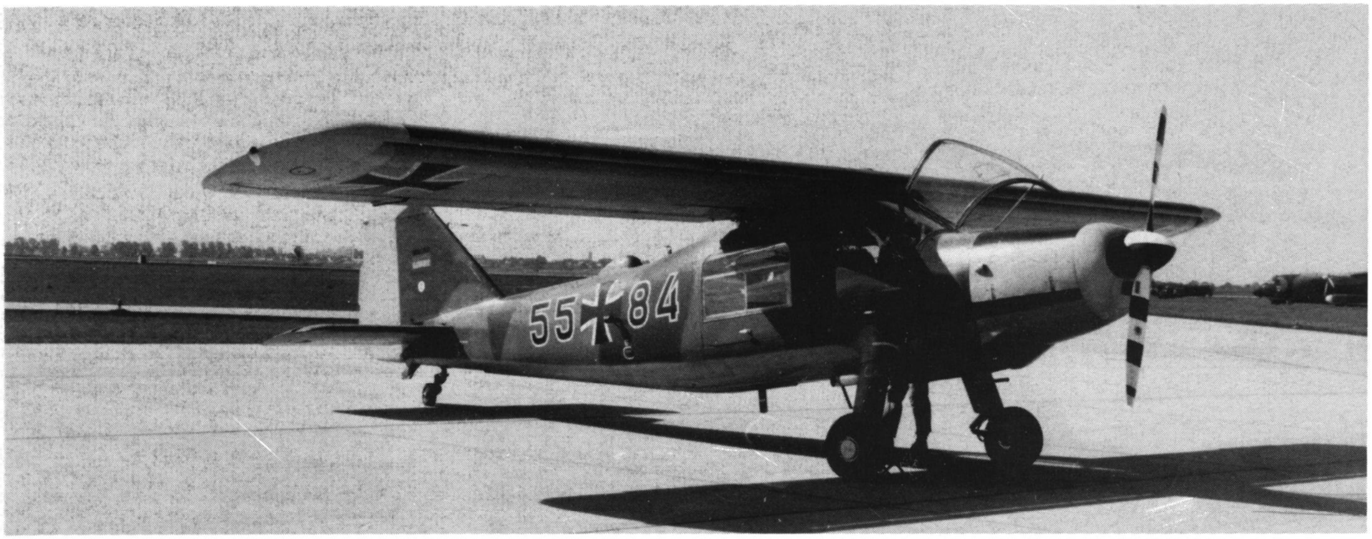
Dornier Do 27A-1
56+13 WNr. 281 JG 74 "M"


LTG 62
D-EDNW

Dornier Do 27B-1
D-EDNW WNr. 176

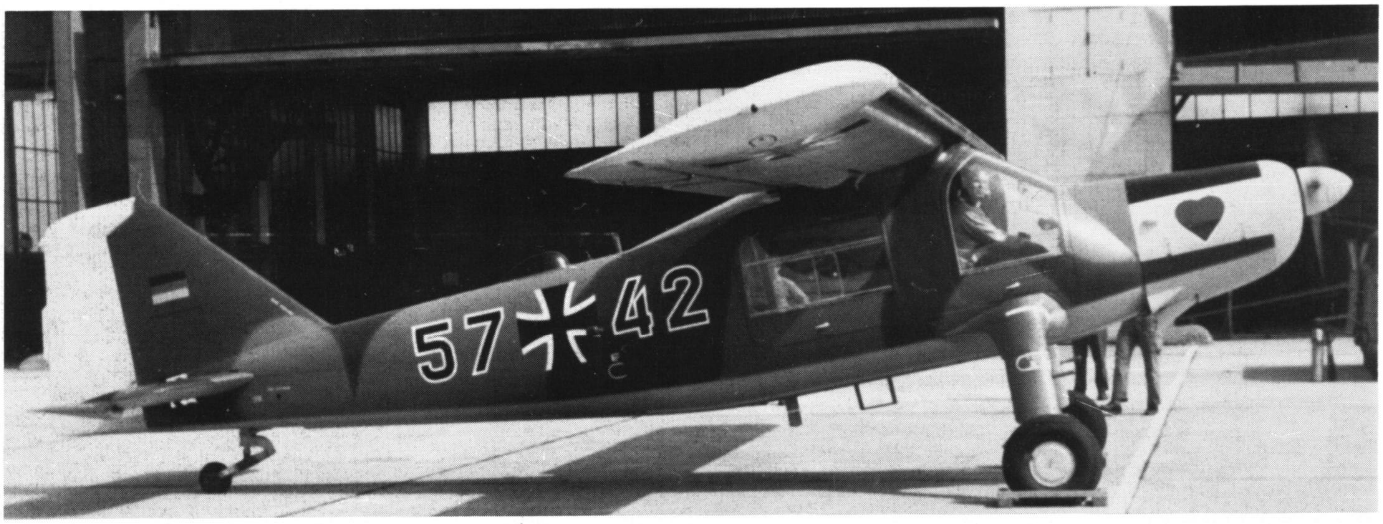

D-EEPJ
FLUGZEUG

Dornier Do 27 A-1
D-EEPJ WNr. 173



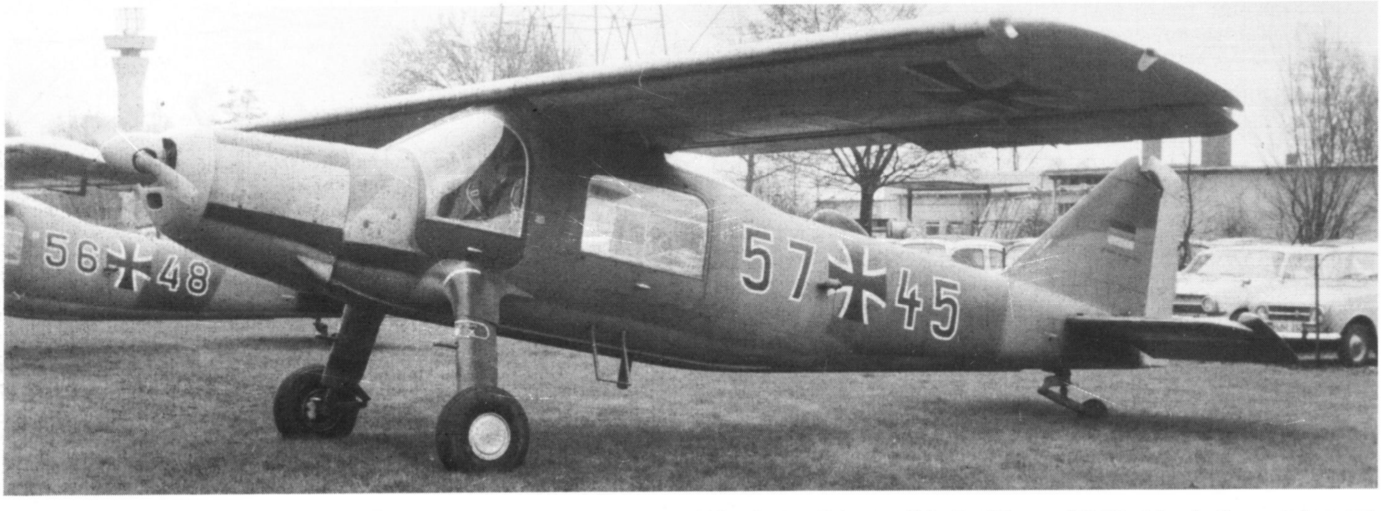
Dornier Do 27A-1 55+84 WNr.232 Penzing 1977
Diese Do 27 wurde als BA+398 an die WaSLw 30 ausgeliefert. 1959 kam sie als BD+396 zur WaSLw 50, wo sie bis zur Ausmusterung flog. Das Kennzeichen 55+84 wurde 1967 zugeteilt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme hatte diese Do 27 einen schwarz-weiß gestreiften Propeller und Spinner.

This Do 27 was delivered to WaSLw 30 as BA+398. In 1959 it went to WaSLw 50 as BD+396 where it was flown until it was withdrawn from service. The registration was changed to 55+84 in 1967. When the photograph was taken, this Do 27 featured black and white stripes on both airscrew and spinner.



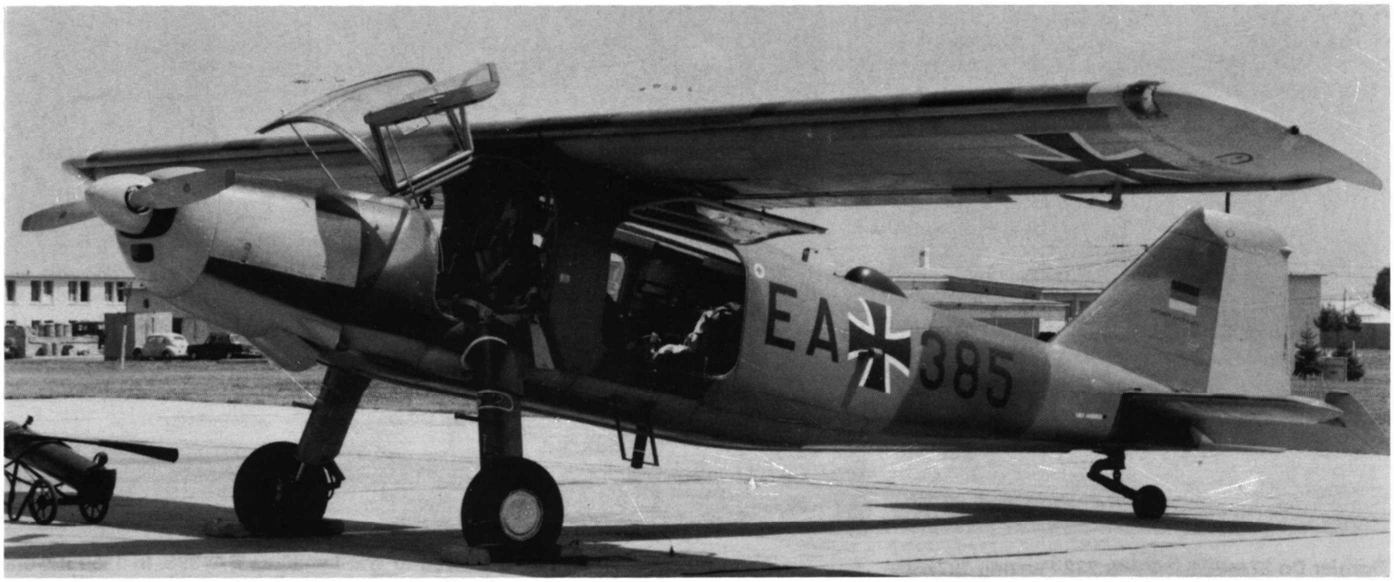
Dornier Do 27A-4 57+42 WNr. 473
Ab 1960 gehörte dieses Flugzeug als EA+386 zum AG 51"I". 1967 erhielt die Do das neue Kennzeichen 57+42. Auf der Motorhaube ist das Wappen des ehemaligen JG 54 "Grünherz" zu sehen. Es war das persönliche Wappen von General Trautloft während seiner Dienstzeit in der Bundesluftwaffe.

From 1960 on this aircraft belonged to AG 51 "I". In 1967 the original code, EA+386, was replaced by 57+42. The squadron insignia of the former JG 54 "Grünherz" is visible on the engine cowling. It was the personal symbol of General Trautloft during his service with the post-war Luftwaffe.



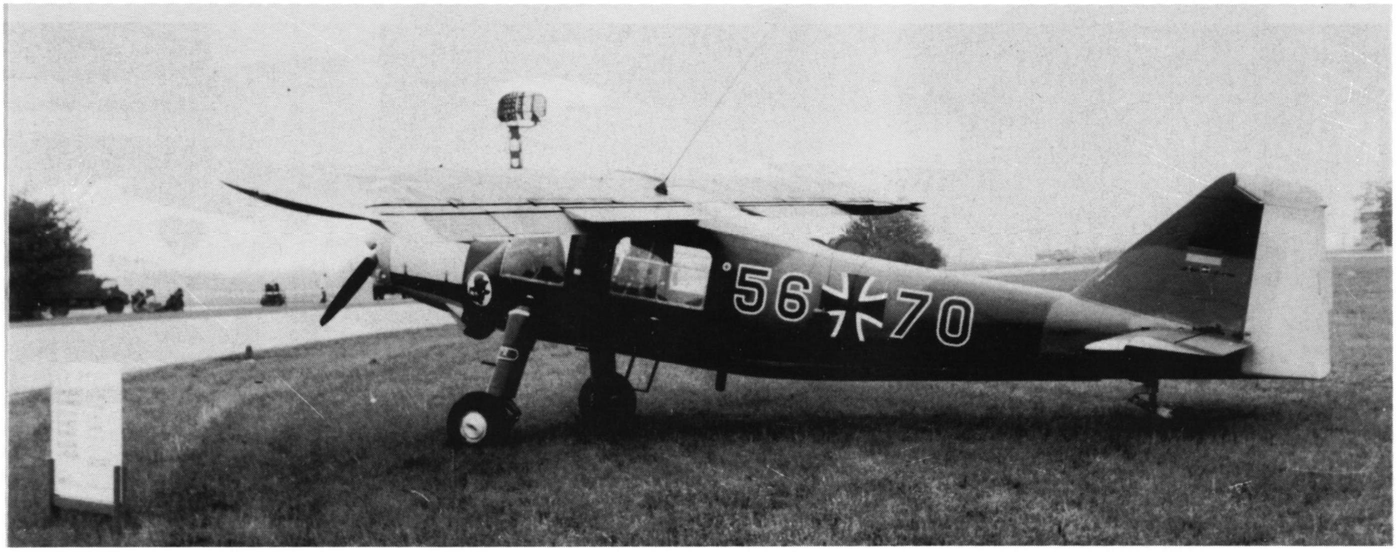
Dornier Do 27A-4 57+45 WNr. 477 1970
Als letztes Geschwader setzte das AG 52 in Leck diese Do 27 ein. 1970 wurde sie außer Dienst gestellt. Ungewöhnlich ist die Form der Ziffern des Kennzeichens.

The last unit to use this Do 27 was AG 52 at Leck. It was taken out of service in 1970. The shape of the code numerals is unusual.



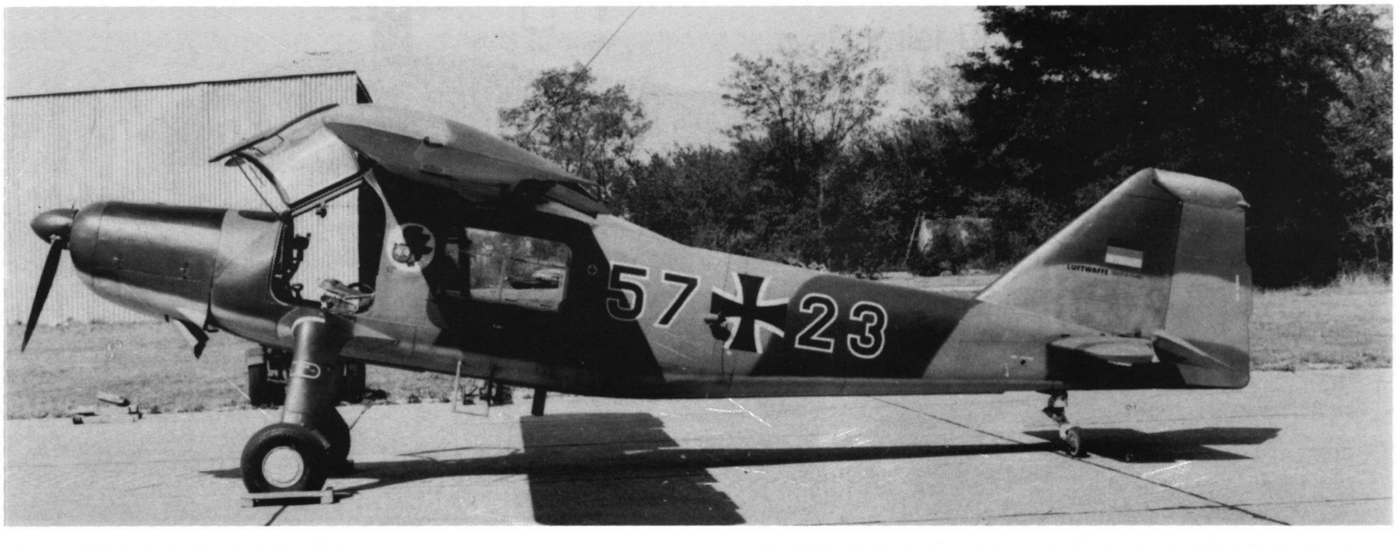
Dornier Do 27A-3 EA+385 WNr.473 1964
Zwölf Jahre, von 1960 bis 1972 gehörte diese Do 27 zum AG 51"I". 1967 wurde sie umregistriert als 57+42.

This Do 27 was operated by AG 51 "I" for twelve years from 1960 to 1972. In 1967 its registration was changed to 57+42.



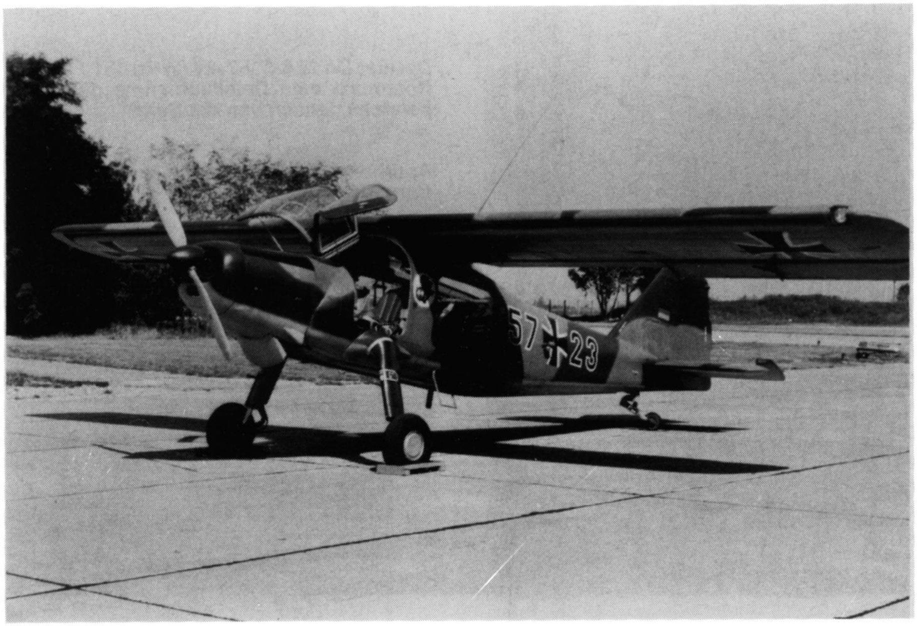
Dornier Do 27A-5 56+70 WNr.368 Bremgarten 1976
Wurde als Do 27A-3 gefertigt und später zu einer A-5 umgebaut. Einige Jahre flog sie beim HFlgBtl 10 in Neuhausen ob Eck. Ab 1974 gehörte sie zum Flugzeugpark des AG 51"I".

Originally built as an A-3 variant, this Do 27 was later converted to A-5 standard. It was flown by HFlgBtl 10 at Neuhausen ob Eck for several years. From 1974 it belonged to AG 51"I".



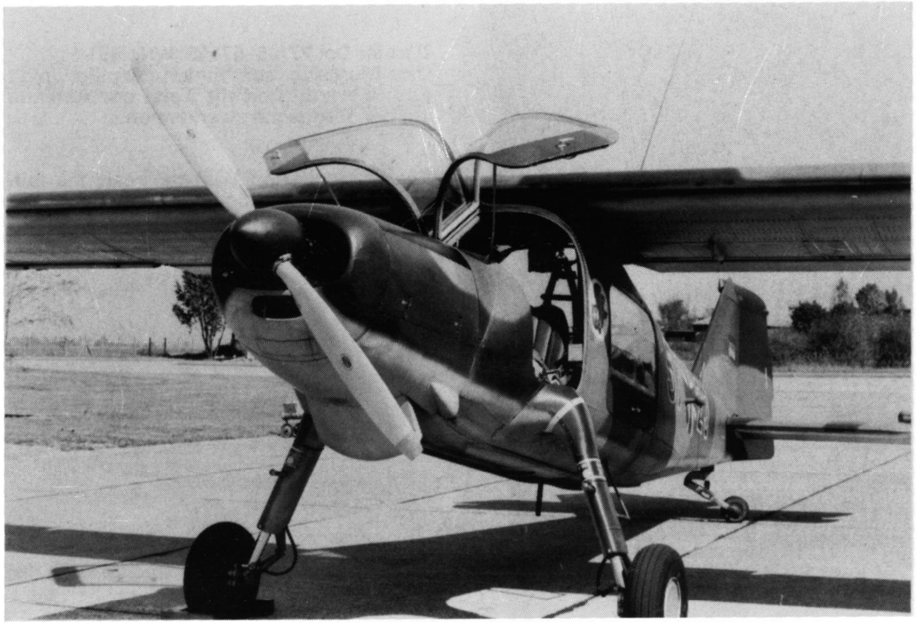
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Abgebildet ist eine Do 27 während ihrer Zugehörigkeit zum AG 51 "I". Nachfolgend eine Serie von Fotos, die das Flugzeug im Detail zeigt.

The Do 27 is depicted during the time it spent with AG 51 "I". A series of shots showing this aeroplane in detail follows.



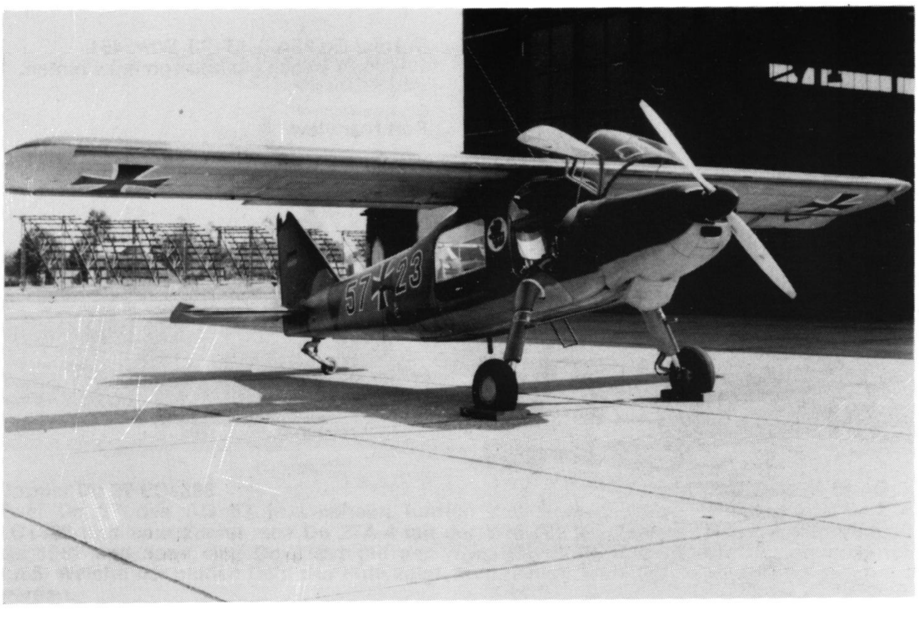
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Ansicht schräg von vorn.

Frontal three-quarter view.



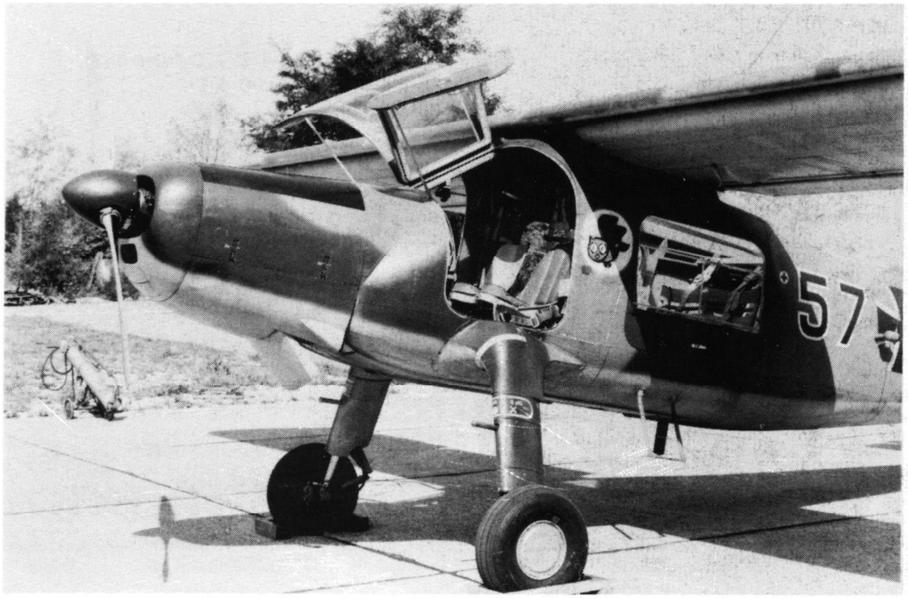
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Detailaufnahme des Bugbereichs mit aufgeklappten Türen.

Detail shot of the nose aera with opend doors.



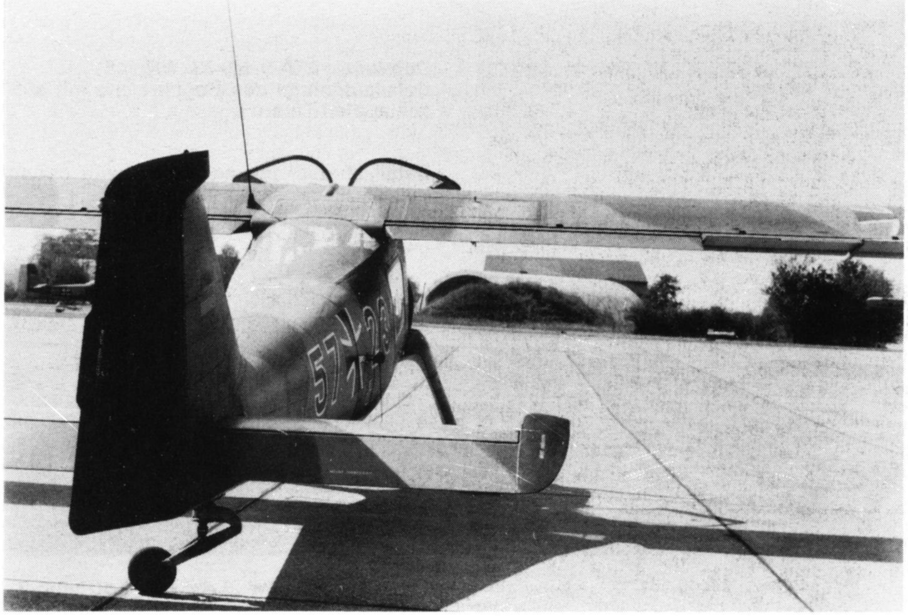
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Die selbe Maschine von rechts vorne.

The same aircraft from the front right-hand side.



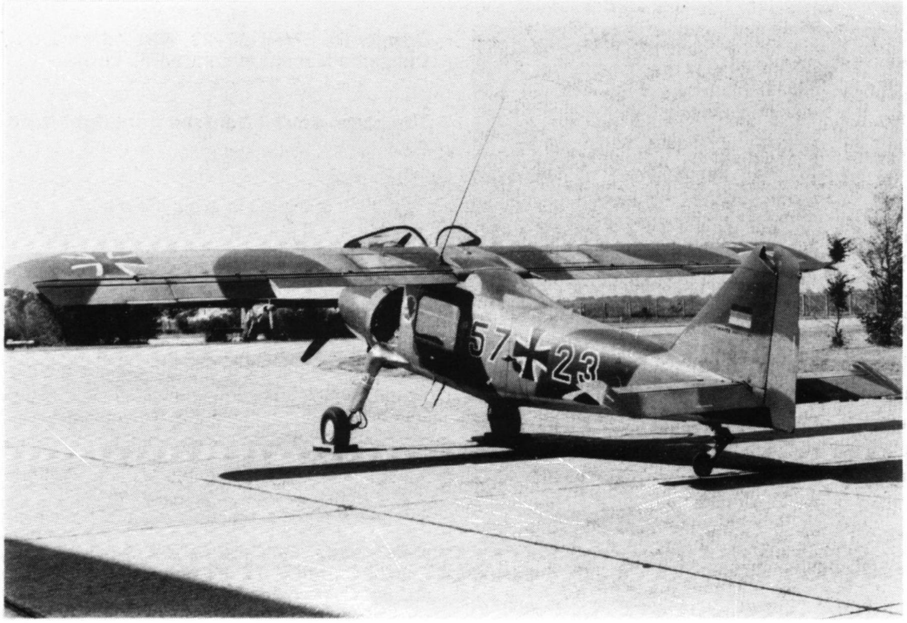
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Nochmals eine Detailaufnahme des Bugbereichs, jedoch von der Seite.

Another detail shot of the nose area, but from the side.



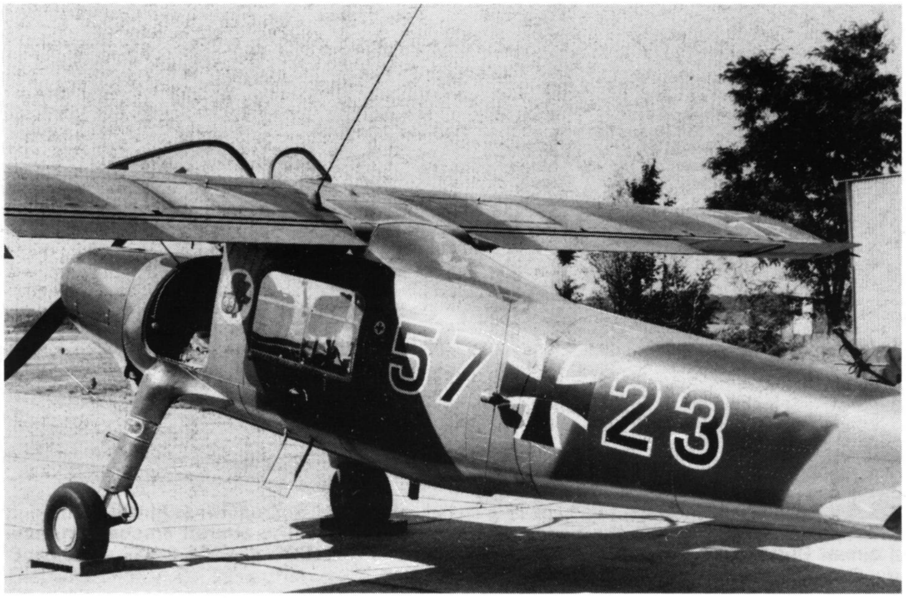
Dornier Doi 27A-5 57+23 WNr. 451
Das Flugzeug von hinten, deutlich sind das Spornrad und die Lage der Antenne auf der Tragfläche zu erkennen.

The plane viewed from the rear; the tailweel and the position of the aerial on the wing are clearly visible.



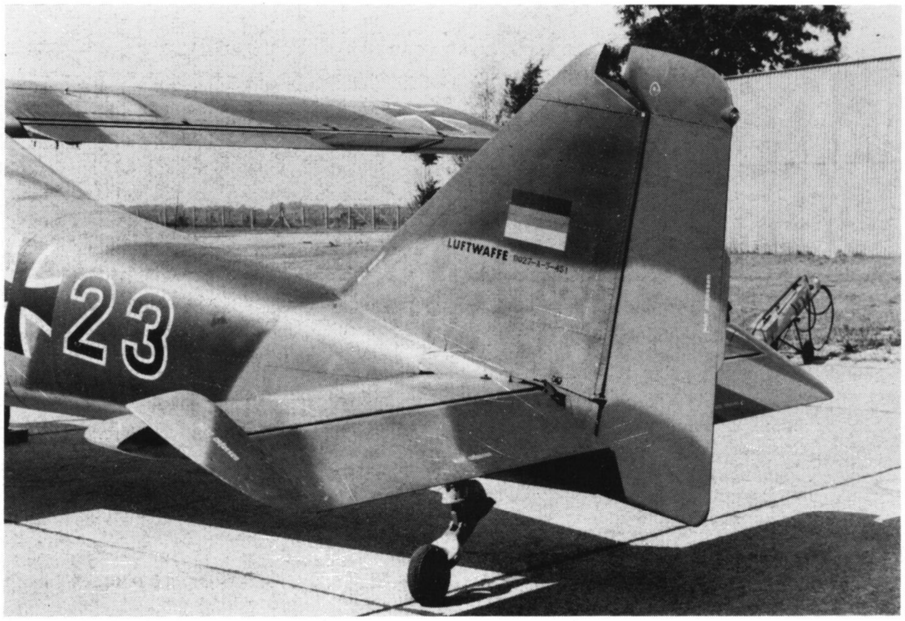
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Die Do 27 in der Ansicht von links hinten.

Port rear view.



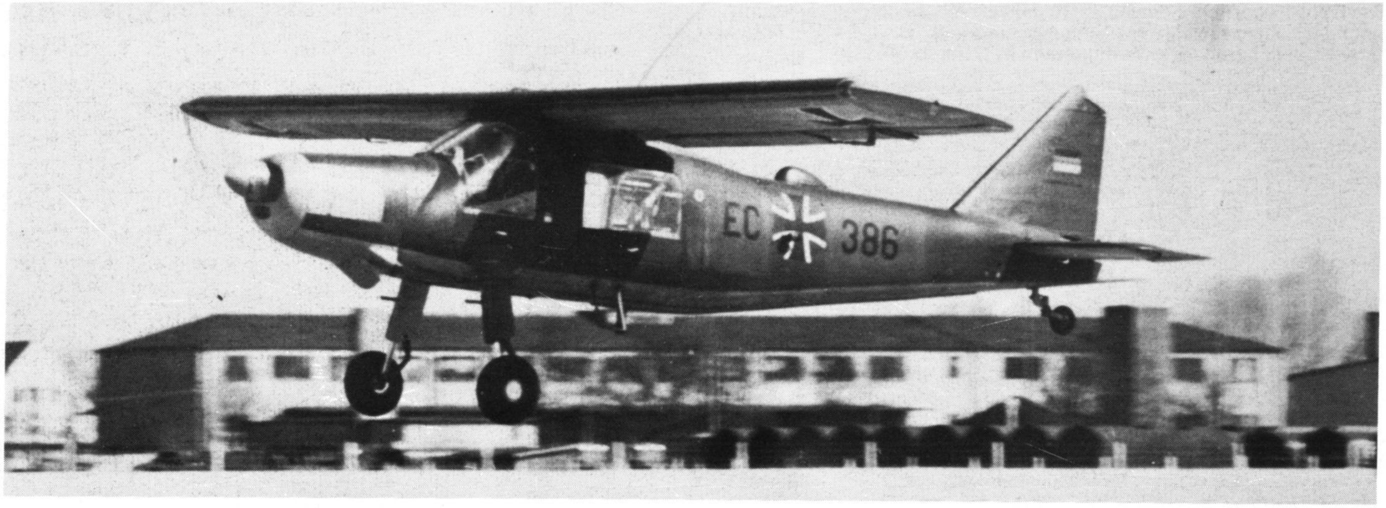
Dornier Do 27A-5 57+23 WNr. 451
Eine weitere Detailaufnahme der 57+23 von der rechten Seite.

Another detail shot of 57+23 from port.



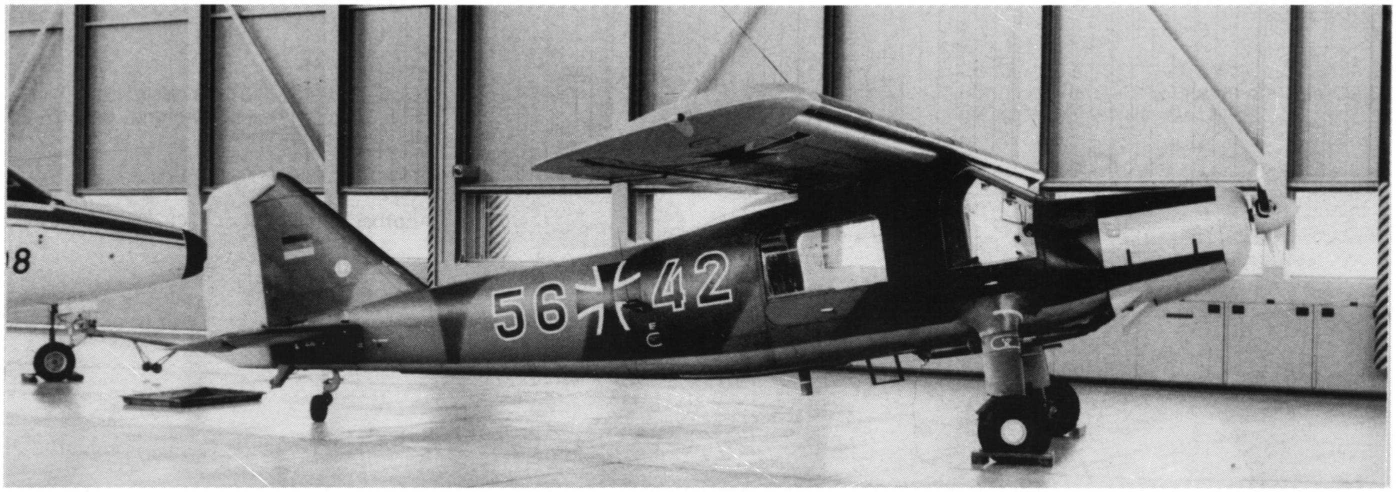
Dornier Do 27A-5 57 +23 WNr. 451
Detailaufnahme des Leitwerks mit dem Schriftzug "LUFTWAFFE Do 27-A-5-451",, wobei "LUFTWAFFE" doppelt so groß und in Fettschrift aufgespritzt wurde.

Detail shot of the tail showing "LUFTWAFFE Do 27-A-5-451" stencilled on the fin. Note that the letters of "LUFTWAFFE" are twice as big and thick as the other characters.



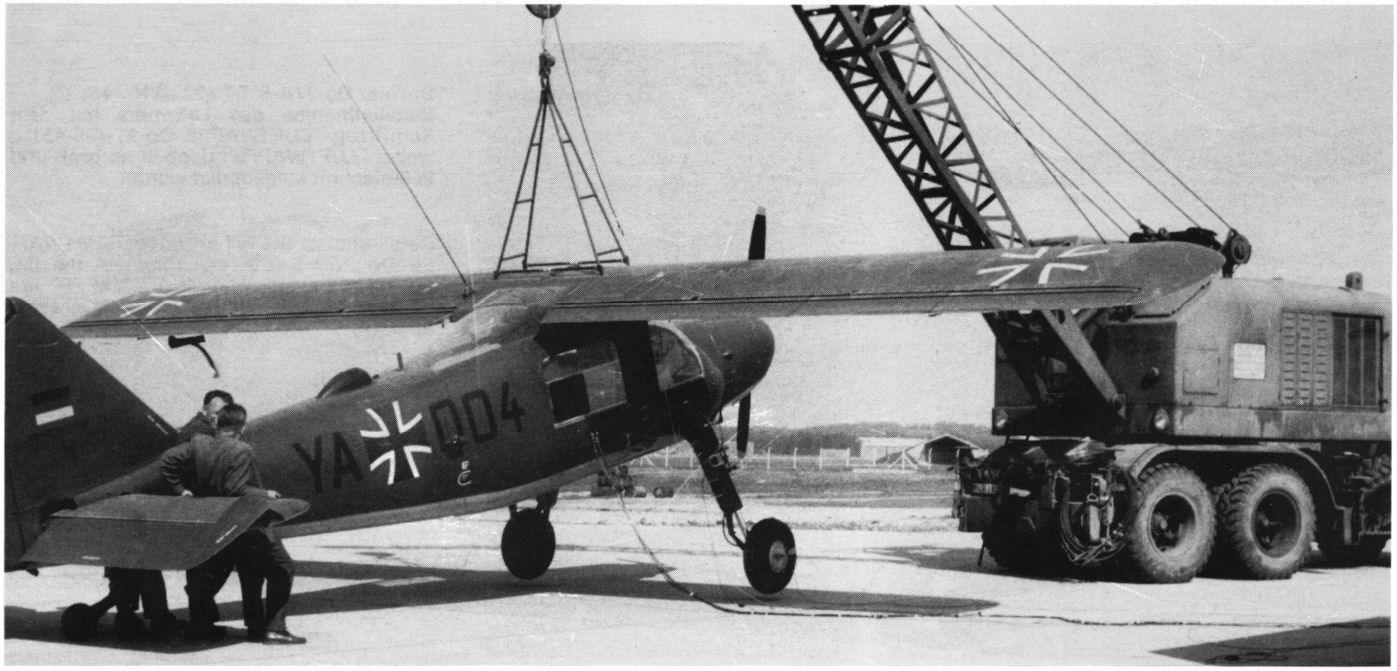
Dornier Do 27 EC+386
Zwei Do 27 des AG 53 in Leipheim führten das Kennzeichen EC+386 und zwar zuerst eine Do 27A-4 mit der WNr.502 von 1960 bis 1962 und dann eine Do 27B-1 mit der WNr.193 von 1963 bis 1965. Welche der beiden Do's das Foto zeigt, konnte nicht ermittelt werden.

Two Do 27s of AG 53 at Leipheim carried the registration EC+386. The first one, Do 27A-4 c/n 502, from 1960 to 1962. The other one, a B-1, c/n 193, from 1963 to 1965. Which of the two Do's is shown in the picture could not be established.



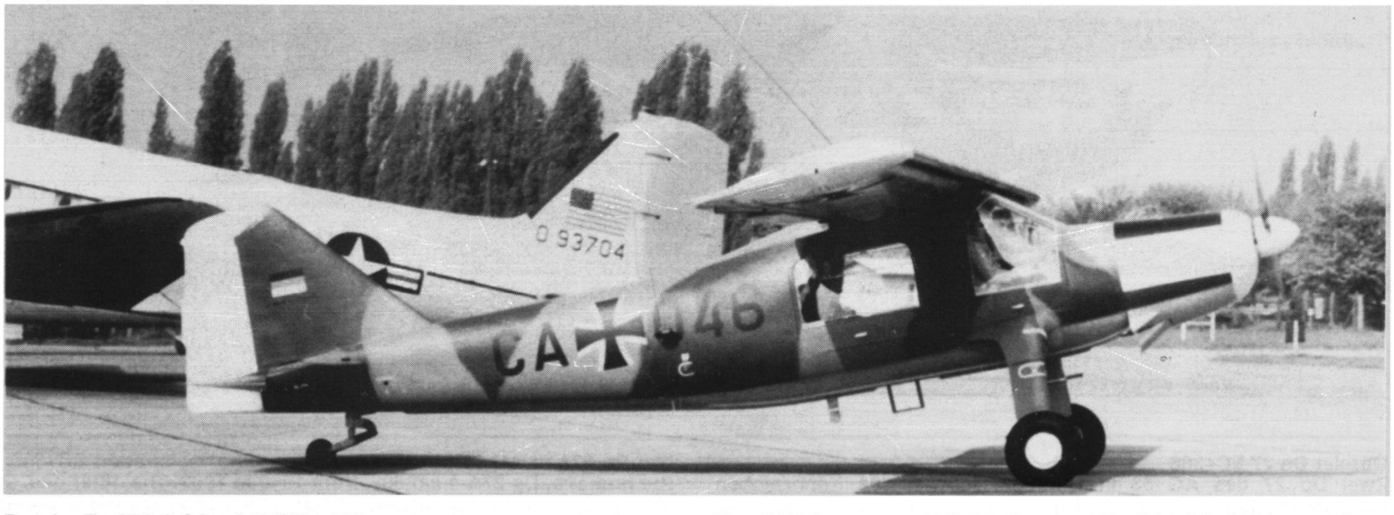
Dornier Do27A-1 56 + 42 WNr. 323 Manching 1976
Hier eine Do der BwSpFlgGrp Manching mit dem Wappen der ESt 61 am Leitwerk. Am 10. Juni 1982 wurde sie bei einem Unfall zerstört. Zu diesem Zeitpunkt führte sie die Zulassung D-EAOC.

Depicted here is a Do 27 of the Air Recreation Flight at Manching with the badge of ESt 61 on the tail. The aircraft crashed on June 10, 1982 and was registered as D-EAOC.



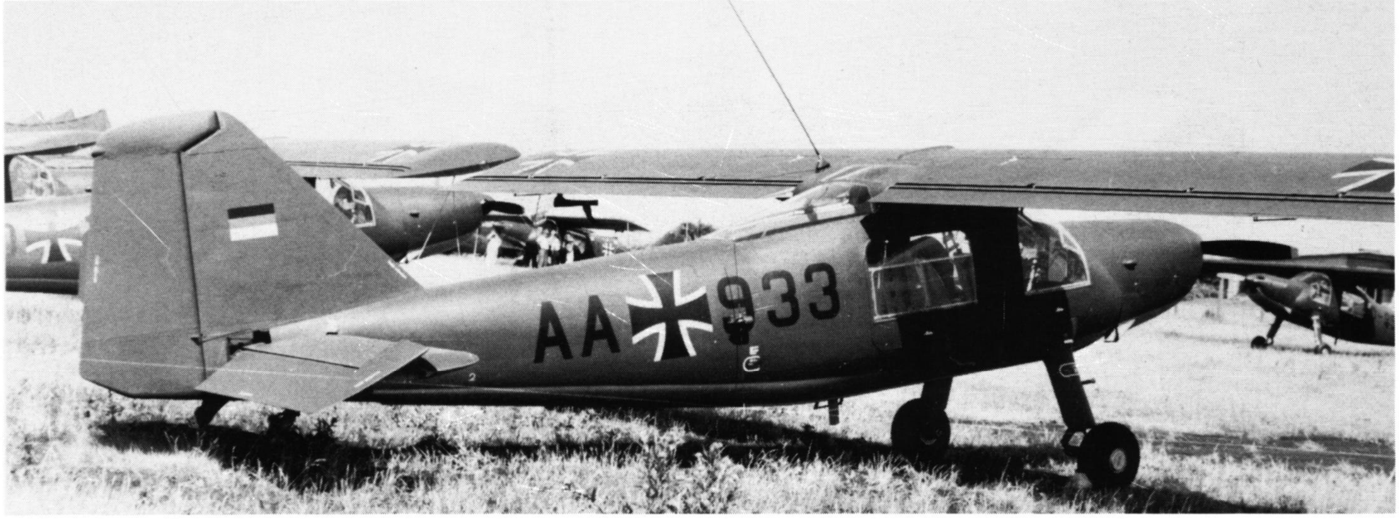
Dornier Do 27A-4 YA + 004 WNr. 467
Die ESt 61 übernehm die Do 27 im Jahre 1960. Nach der Verlegung nach Manching erfolgte die Umregistrierung in YA + 901. Heute befindet sie sich im Luftwaffenmuseum in Uetersen.

ESt 61 took over this Do 27 in 1960. After transfer to Manching it was re-registered as YA+901. It is now in the Luftwaffen Museum at Uetersen.



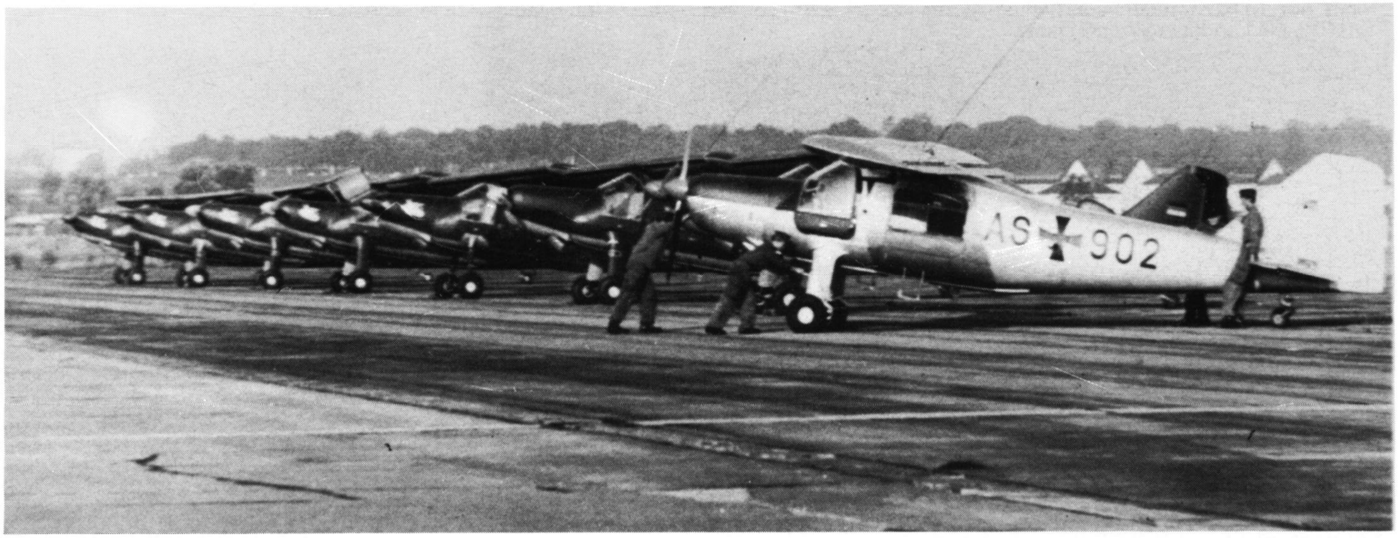
Dornier Do 27A-3 CA + 046 WNr. 415
Auch die Flugbereitschaft (FlBerBMVg) setzte mehrere Do 27 ein. Hier rollt die CA + 046 gerade zum Start.

The GAF Government Flight also used Do 27s. CA+046 is seen here taxiing out for take-off.



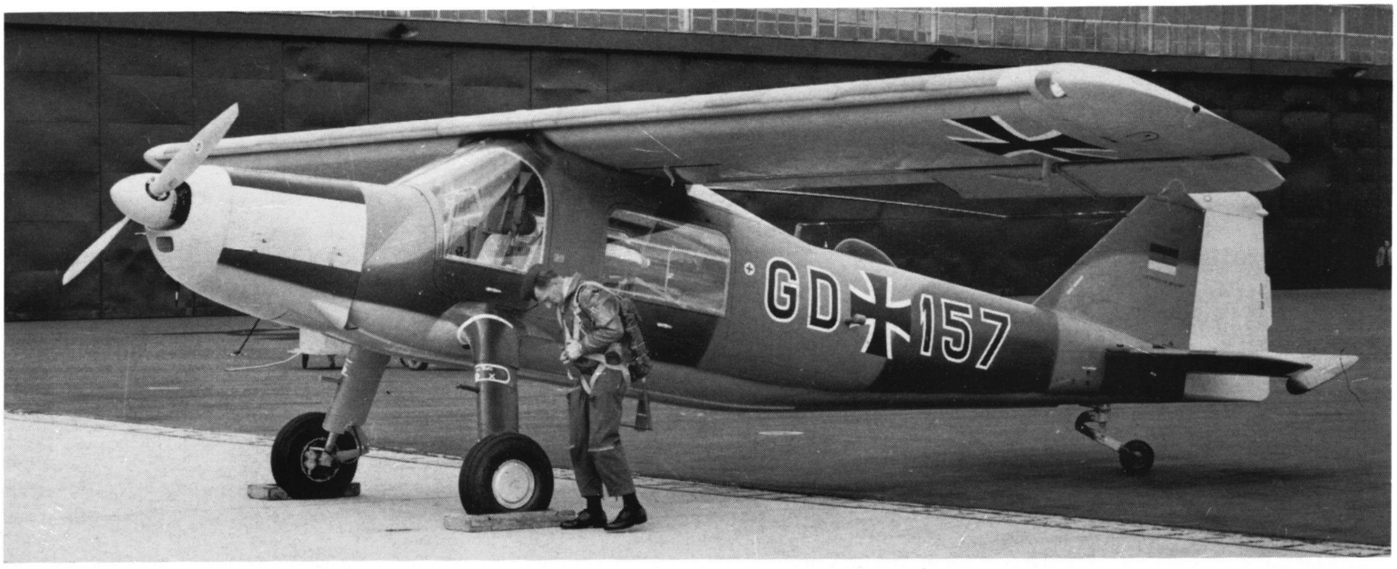
Dornier Do 27A-3 AA+933 WNr.464
Die abgebildete Do 27 wurde am 3. März 1960 an die FFS"A" in Landsberg ausgeliefert.

The Do 27 shown here was delivered on March 3, 1960 to FFS"A" at Landsberg.



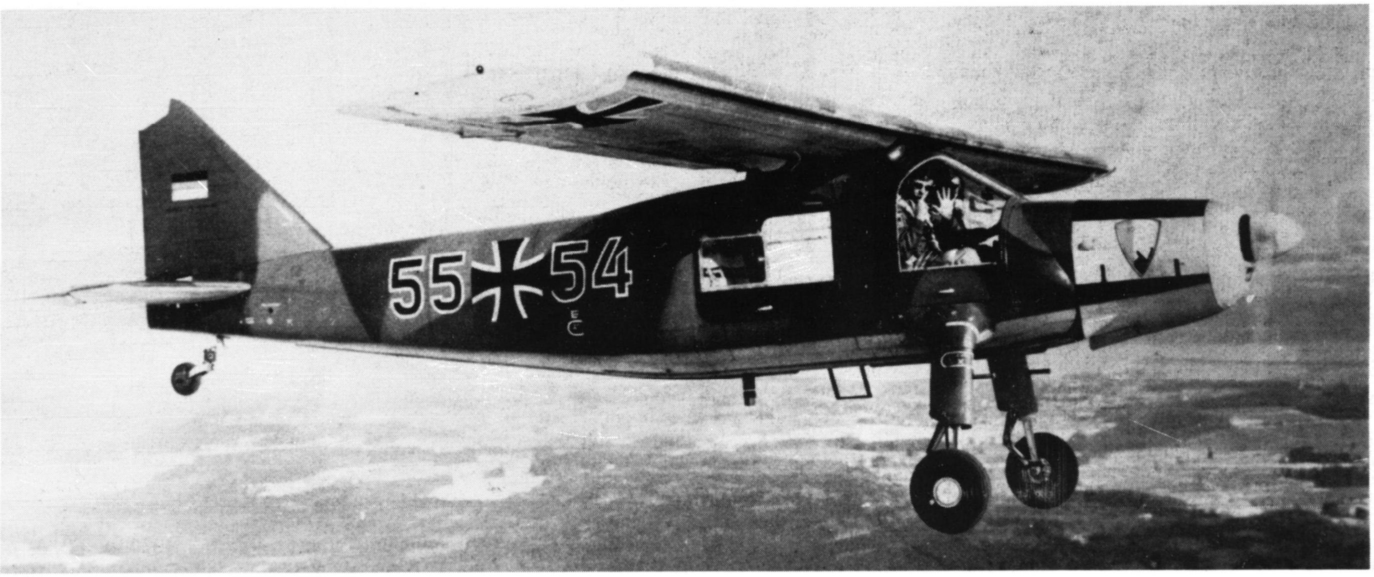
Dornier Do 27B-3 AS+902 Friedrichshafen
Teile der FFS"S" verlegten zeitweise nach Friedrichshafen, wo auch diese Aufnahme entstand. Beachte den bis zur Hälfte reichenden Antiblendschutz und die dunkle Farbgebung des Türrahmens. Die hinteren fünf Flugzeuge führen das Abzeichen der "Mufti-Staffel".

Parts of the FFS"S" were detached to Friedrichshafen from time to time, where this picture was taken. Note the antiduzzle panel covering the upper half of the cowling, and the dark coloured doorframe. The five aircraft in the background carry the emblem of the "Mufti-Staffel".



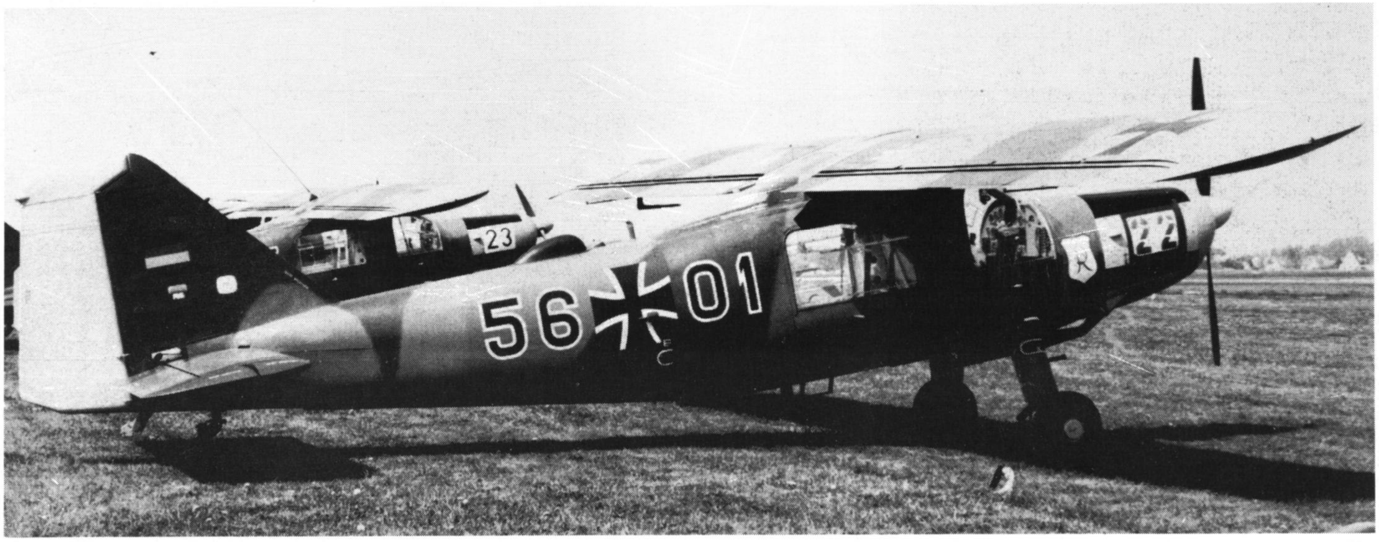
Dornier Do 27A-4 GD+157 WNr.507
Im Oktober 1966 kam diese Do 27 zum HTG 64 nach Landsberg. Im Rahmen der neuen Kennzeichnung der Luftfahrzeuge der Bundeswehr wurde ihr 1967 das Kennzeichen 57+57 zugeteilt. 1970 wurde sie außer Dienst gestellt und an einen privaten Halter verkauft.

This Do 27 arrived at HTG 64 at Landsberg in October 1966. Under the re-registration programme for all Bundeswehr aircraft it was allotted the new registration 57+57. It was withdrawn from service in 1970 and sold to a pirvate owner.



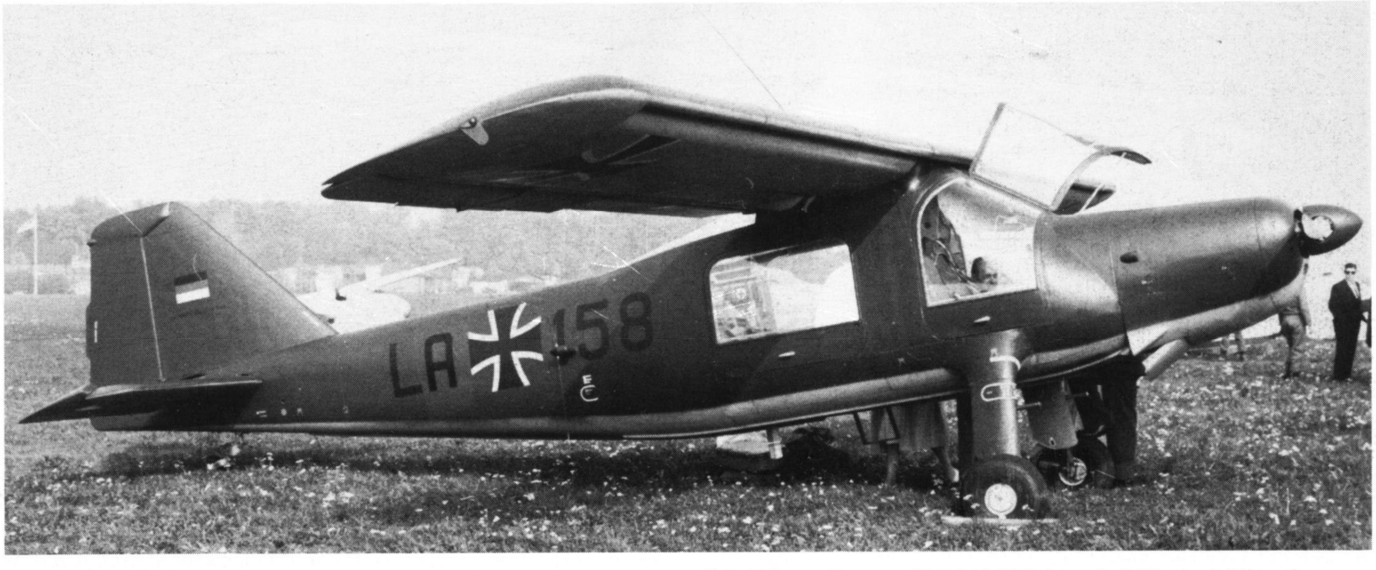
Dornier Do 27A-1 55+54
Nicht nur Hubschrauber, sondern auch die Do 27 kam bei der 1./HTG 64 in Landsberg zum Einsatz.

Not only were helicopters in use with 1./HTG 64 at Landsberg, but Do 27s too belonged to the squadron.



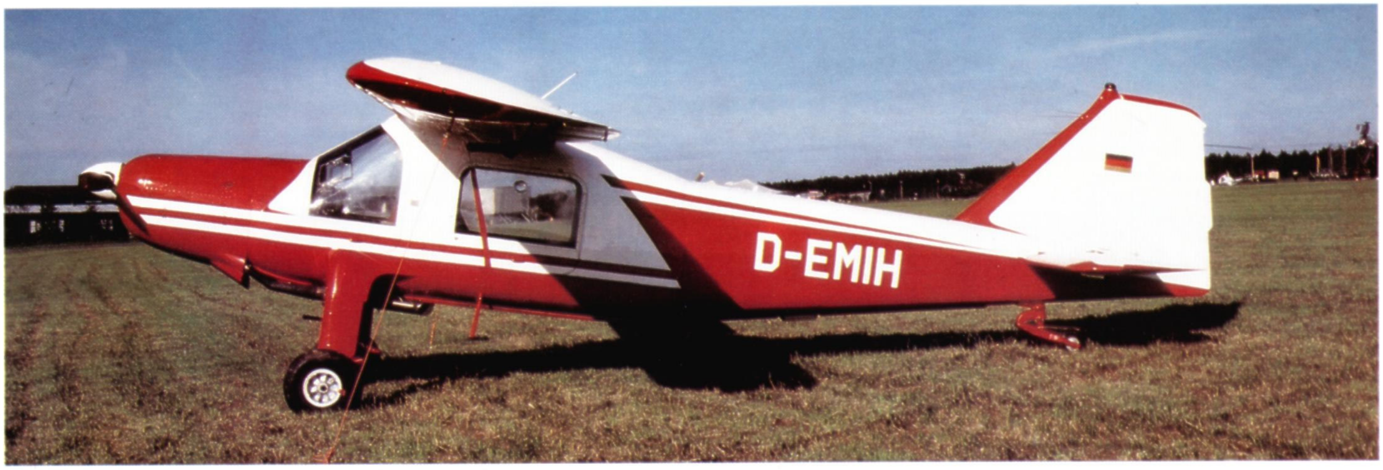
Dornier Do 27A-1 56+01 WNr. 268 Manching 1975
Während einer Zwischenlandung in Manching wurde diese Do 27 aufgenommen. Zu dieser Zeit gehörte sie zur BwSpFlgGrp des JG 71 "R".

This Do 27 was photographed during a stop-over at Manching. At that time it belonged to the Air Recreation Flight of JG 71 "R".



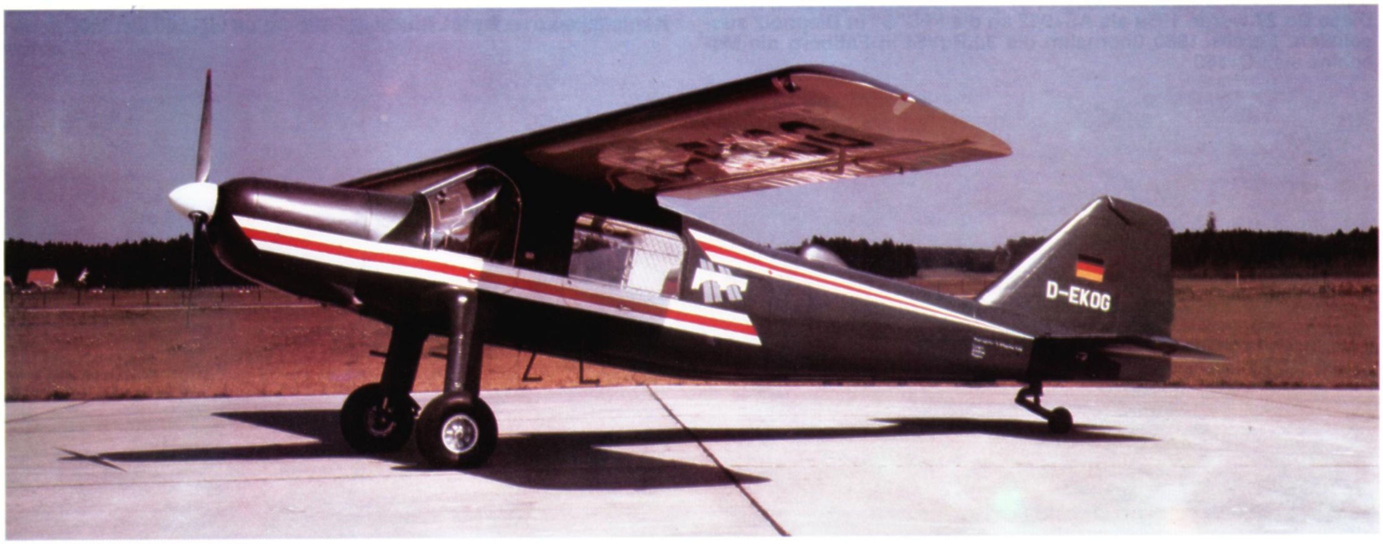
Dornier Do 27A LA+158
Die LA+158 stand im Einsatz bei der 1.LRuVSt, die in Fürstenfeldbruck stationiert war.

LA+158 was in use with 1.LRuVSt, based at Fürstenfeldbruck.



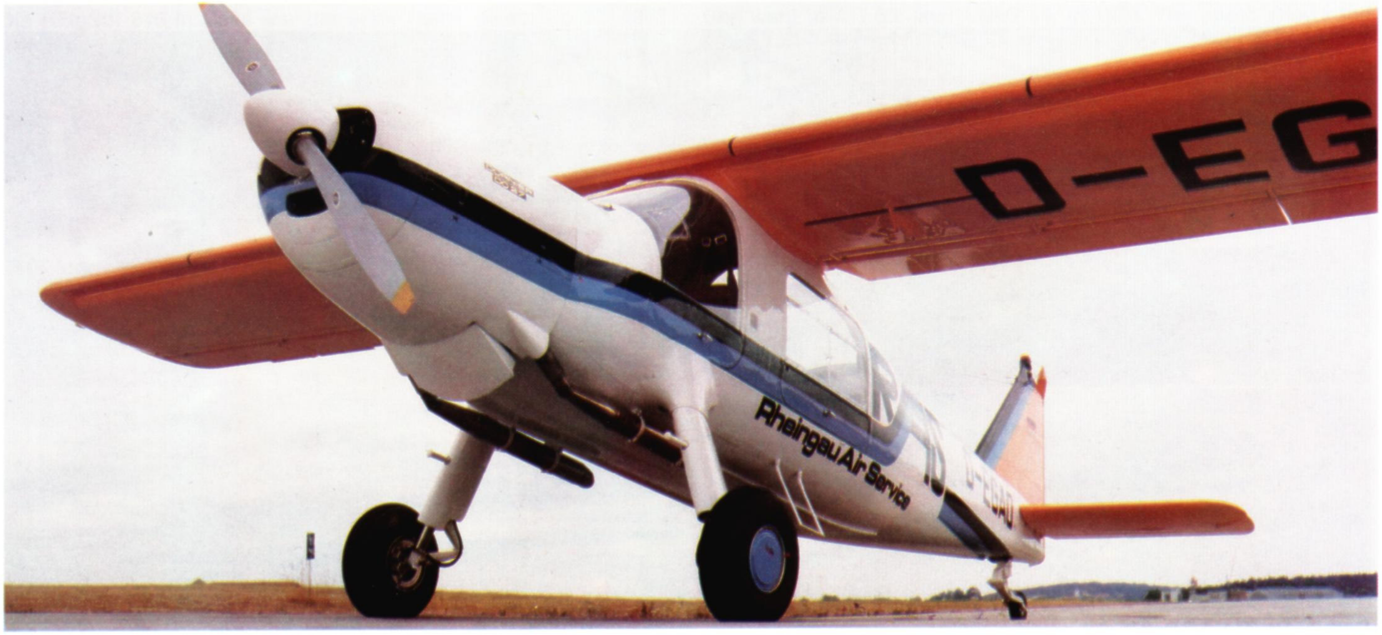
Dornier Do 27Q-5 D-EMIH WNr.2027 Neuhausen ob Eck 1987
Wurde 1959 an Hansa-Luftbild in der Version Q-4 ausgeliefert. Der Umbau zum Modell Q-5 erfolgte 1968 und kam dann bis 1970 bei Dornier als Vorführflugzeug zum Einsatz.

Delivered in 1959 to Hansa-Luftbild as a Q-4 variant, it was rebuilt as Q-5 in 1968 and used as a demonstrator by Dornier until 1970.



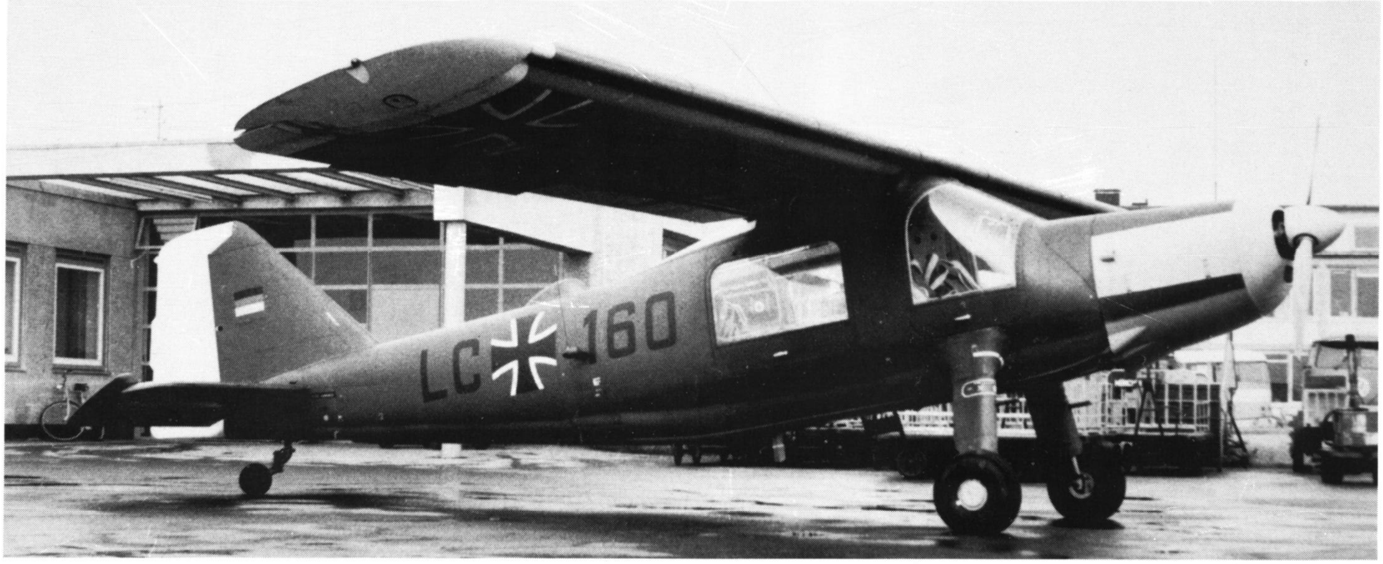
Dornier Do 270-4 D-EKOG WNr.2044
Diese Do 27 flog bis 1971 in Deutschland. Anschließend wurde sie nach Luxemburg verkauft und vermutlich nach Israel geliefert.

This Do 27 flew in Germany until 1971. Afterwards it was sold to Luxemburg and probably ended up in Israel.



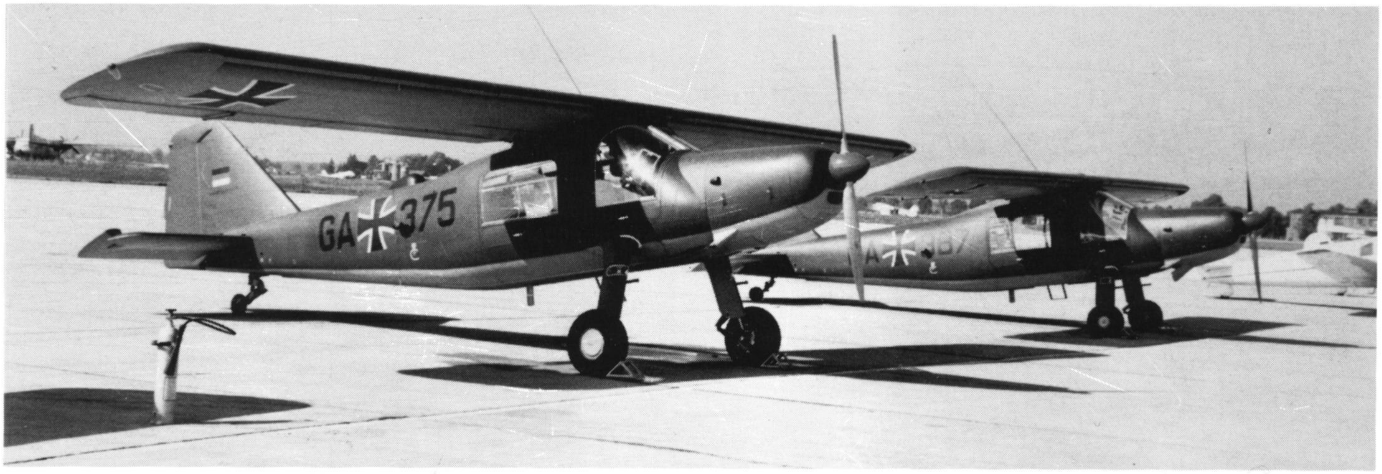
Dornier Do 27B-3 D-EGAO WNr. 2200
Dies ist die letzte Do 27, die gebaut wurde. Um einen Auftrag des "Rheingau Air Service" über zwei Do 27 nachkommen zu können, wurde sie 1976 aus noch vorhandenen Ersatzteilen gefertigt.

This is the fast Do 27. In order to complete an order for two Do 27s placed by "Rheingau Air Service", D-EGAO was built from spare parts in 1976.



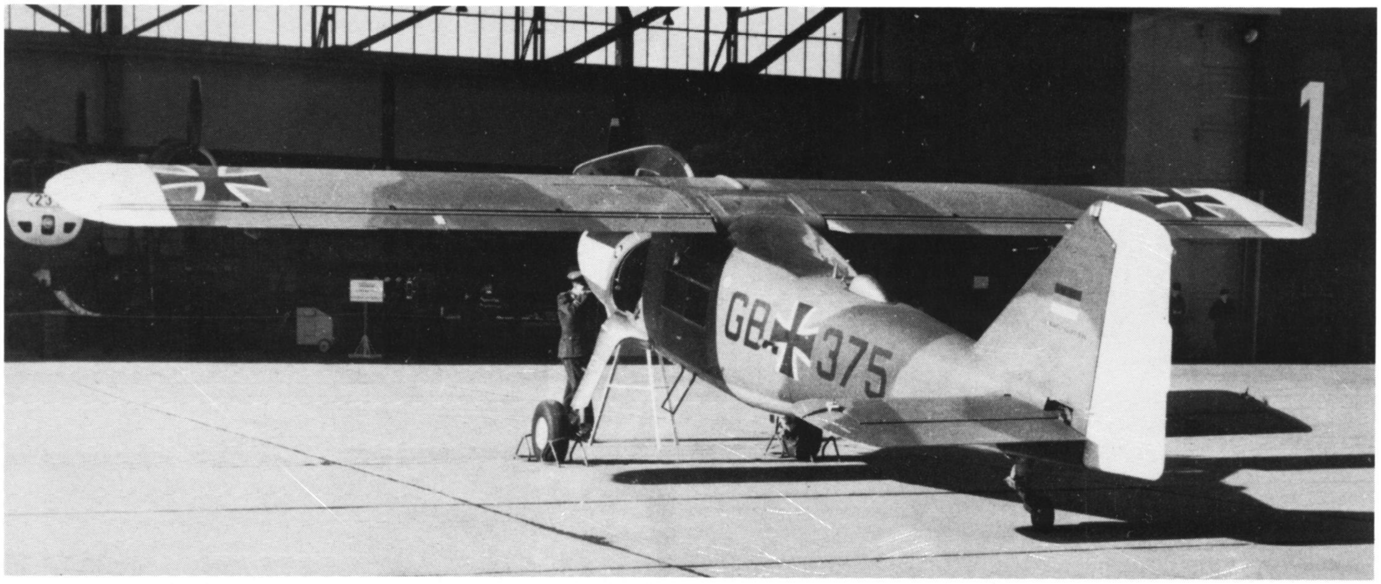
Dornier Do 27B-1 LC+160 WNr.363
Diese Do 27 wurde 1959 als AS+942 an die FFS"S" in Diepholz ausgeliefert. Bereits 1960 übernahm die 3.LRuVSt in Faßberg die Maschine als LC+160.

This Do 27 was delivered to FFS"S" at Diepholz as AS+942 in 1959. It was taken over by 3.LRuVSt at Faßberg as LC+160 in 1960.



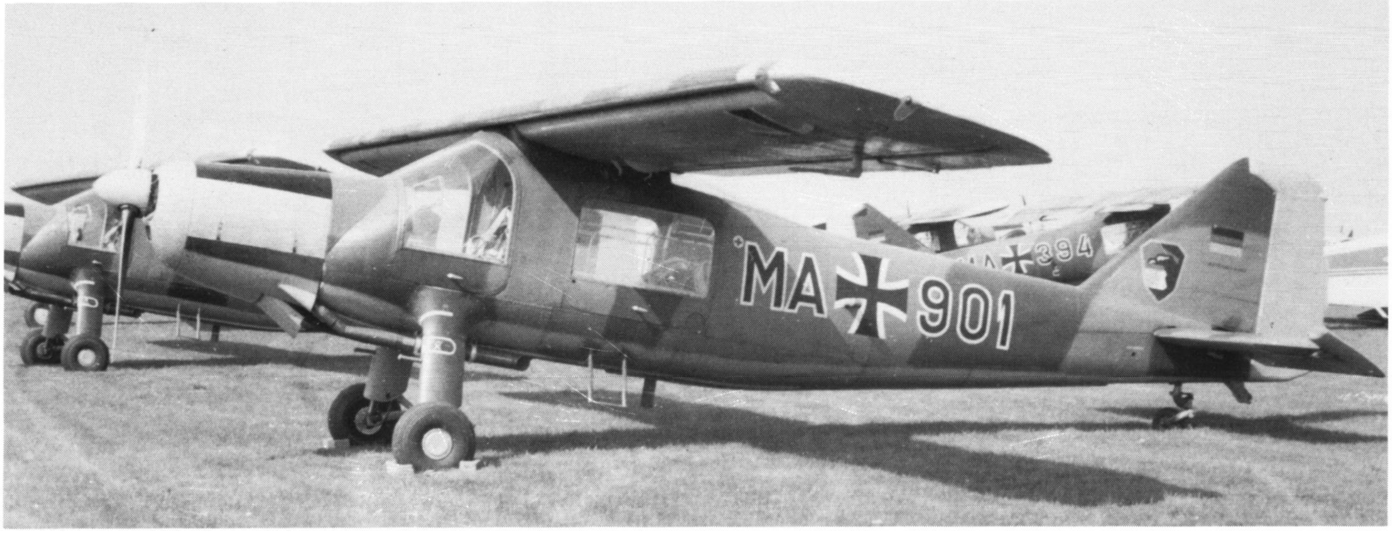
Dornier Do 27A-4 GA + 375 WNr. 472
Zwei Do 27 des LTG 61 auf dem Vorfeld. Vorne die Do 27A-4 GA + 375 und dahinter die Do 27A-3 GA + 387 (WNr. 411).

Two Do 27s of LTG 61 on the ramp. In front Do 27A-4 GA+375 and behind Do 27A-3 GA+387 (c/n 411).



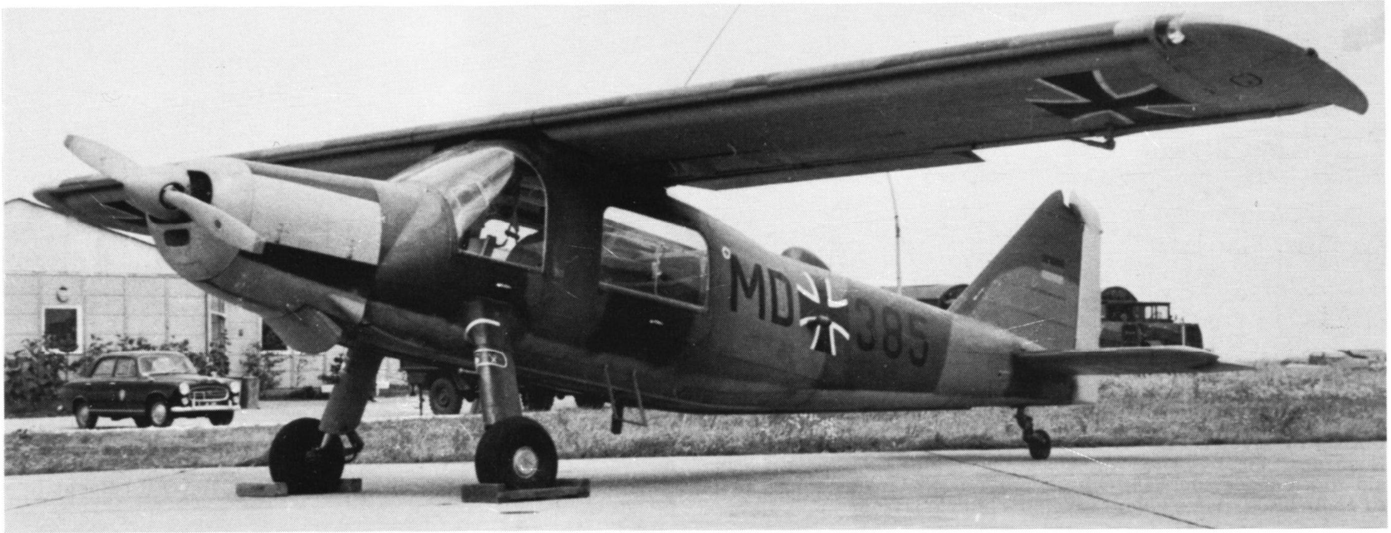
Dornier Do 27A-4 GB+375
Wie die Buchstabenkombination "GB" das Kennzeichen aussagt, gehörte diese Do 27 zum LTG 62. Nähere Angaben können nicht gemacht werden, da auch dieses Kennzeichen zweimal vergeben wurde und die Werknummer nicht bekannt ist.

The "GB" letter combination means that this aircraft belonged to LTG 62. Nothing else can be said, as this code, too, was allotted twice and the constructor's number is not known.



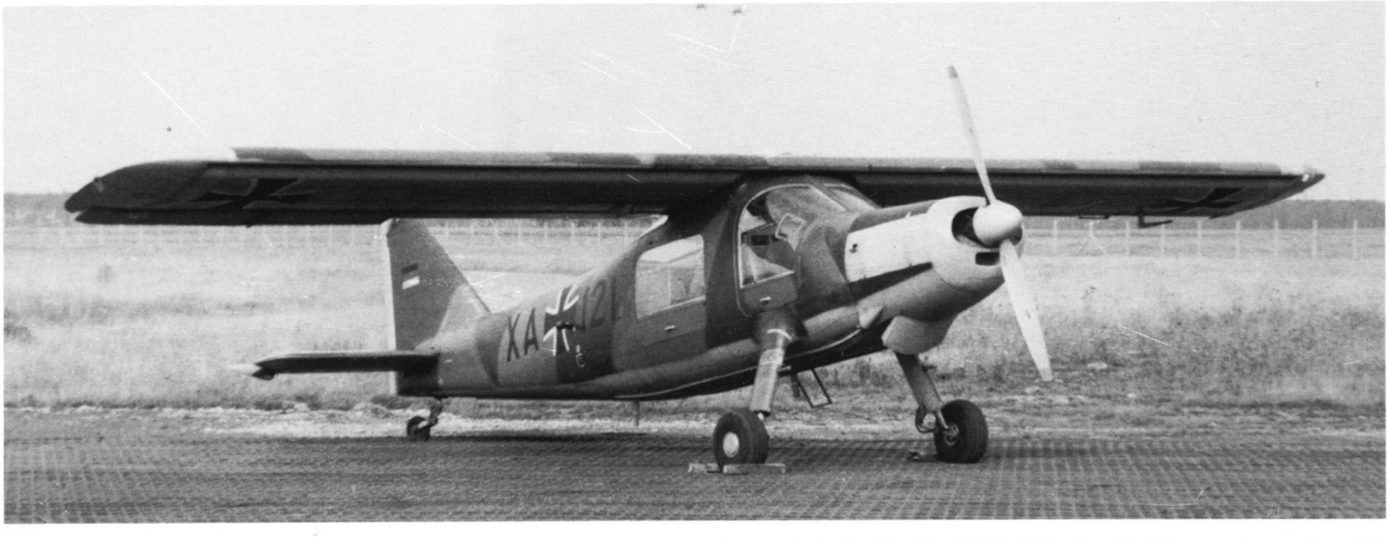
Dornier Do 27A-1 MA+901 WNr.312
1964 übernahm die BwSpFlgGrp des JaboG 35 diese Do 27 als DE+901. Im Februar 1966 wurde das JaboG 35 in LeKG 41 umbenannt, was zur Folge hatte, daß die Do in MA+901 umregistriert wurde.

In 1964 the Air Recreation Flight of JaboG 35 took this Do 27 as DE+901. In February 1966 JaboG 35 was redesignated LeKG 41, which resulted in the Do being re-registered as MA+901.



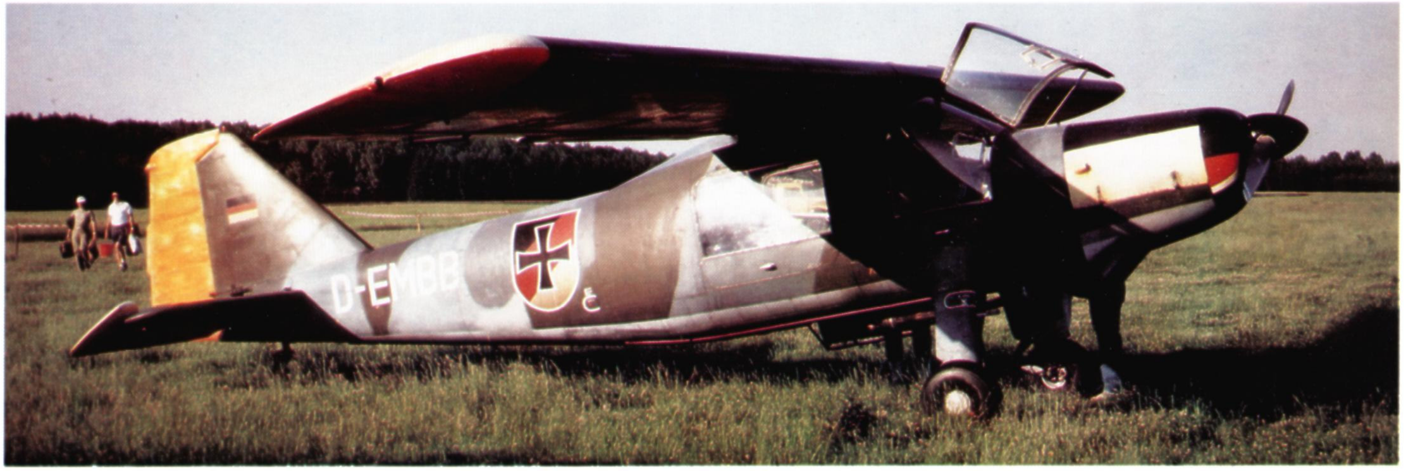
Dornier Do 27B-1 MD+385 WNr.206
Die HFlgStff 815 in Celle war der erste Halter dieser Do 27. 1963 kam sie zum AG 53, dem späteren LeKG 44. Das Bild zeigt die Maschine mit der LeKG 44-Kennung MD+385, die ihr im Juli 1965 zugeteilt wurde.

This Do 27 first appeared on the inventory of HFlgStff 815 at Celle. She went to AG 53, later LeKG 44, in 1963. The photo shows the aircraft with LeKG 44 markings, MD+385, which was allocated in July 1965.



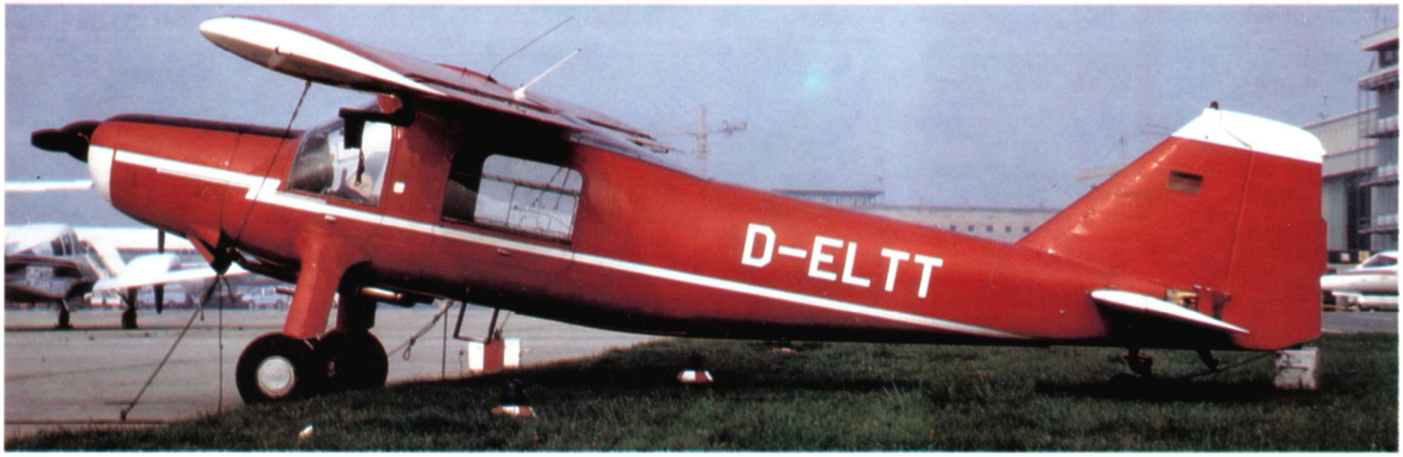
Dornier Do 27A-3 XA+121 WNr. 431
Eine seltene Aufnahme einer Do 27 der 4./FmLVsuRgt 61. Bei dieser Einheit stand sie bis 1970 im Einsatz. 1967 wurde ihr die Kennung 57+05 zugeteilt.

A rare shot of a Do 27 of 4./FmLVsuRgt 61. She was in service with this unit until 1970. It was assigned the code 57+05 in 1967.



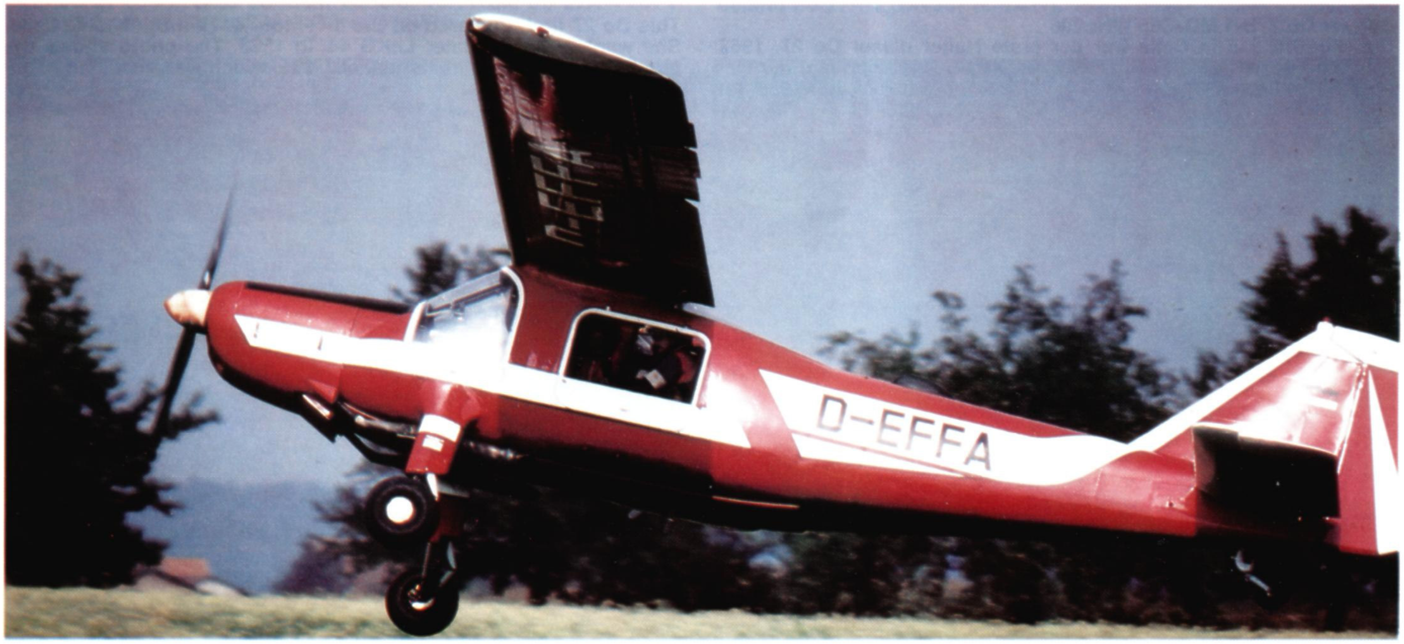
Dornier Do 27B-1 D-EMBB WNr.307 Malmsheim 1986
Bis 1971 flog diese Do 27 mit dem Kennzeichen 56+32 bei der HFlgWaS in Bückeburg. Später kam sie zu einem Luftbildunternehmen und wird heute zum Absetzen von Fallschirmspringern verwendet. Das Abzeichen am Rumpf ist vom Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V.

Flown as 56+32 by HFlgWaS at Bückeburg until 1971, it later went to an Aerial Photography company and is now used for parachute flights. The emblem displayed on the fuselage is that of the "Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V.".



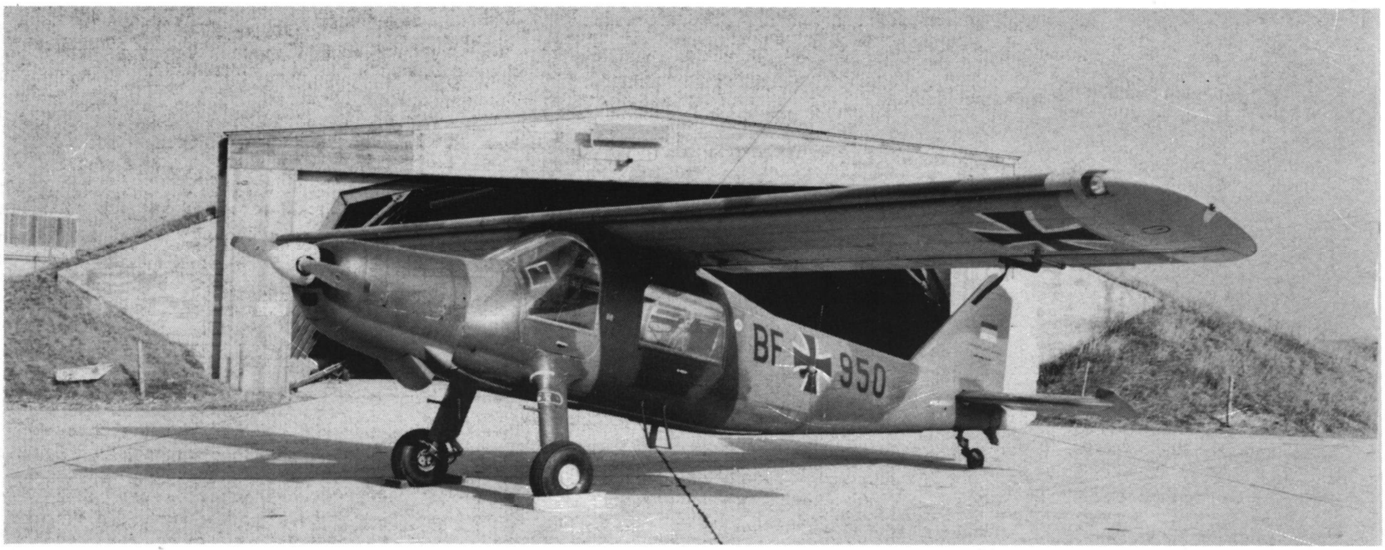
Dornier Do 27A-3 D-ELTT WNr. 430 Stuttgart 1988
Nach der Einsatzzeit bei verschiedenen Luftwaffeneinheiten kam sie zum Landesfeuerwehrverband Niedersachsen und erhielt den roten Anstrich. Heute gehört sie einem privaten Halter.

After having served with various Luftwaffe units it went to the "Landesfeuerwehrverband Niedersachsen" (Lower Saxonian Fire Brigade Association) and received a red livery. Today it belongs to a private owner.



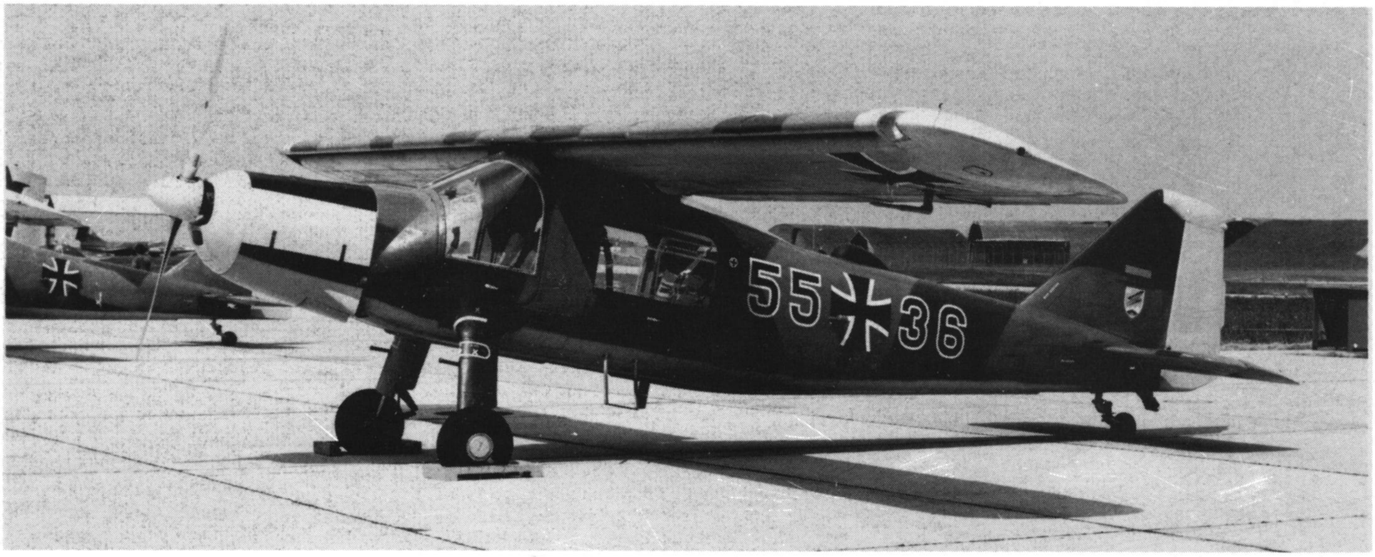
Dornier Do 27B-2 D-EFFA WNr. 113 Heiningen 1984
Ausgeliefert wurde die D-EFFA als PA + 106 (Modell B-1) 1957 an die HFlgStff 811. 1962 wurde sie zur B-2 umgerüstet. Die zivile Zulassung erfolgte Ende 1970. Seit 1976 fliegt diese Do 27 bei der Segelfluggruppe Echterdingen.

Formerly PA+106, D-EFFA was delivered as a B-1 variant to HFlgStff 811 in 1957. In 1962 she was converted to B-2 standard and a civil registration was allocated towards the end of 1970. Since 1976 the machine has been operated by the Gliding Club at Echterdingen.



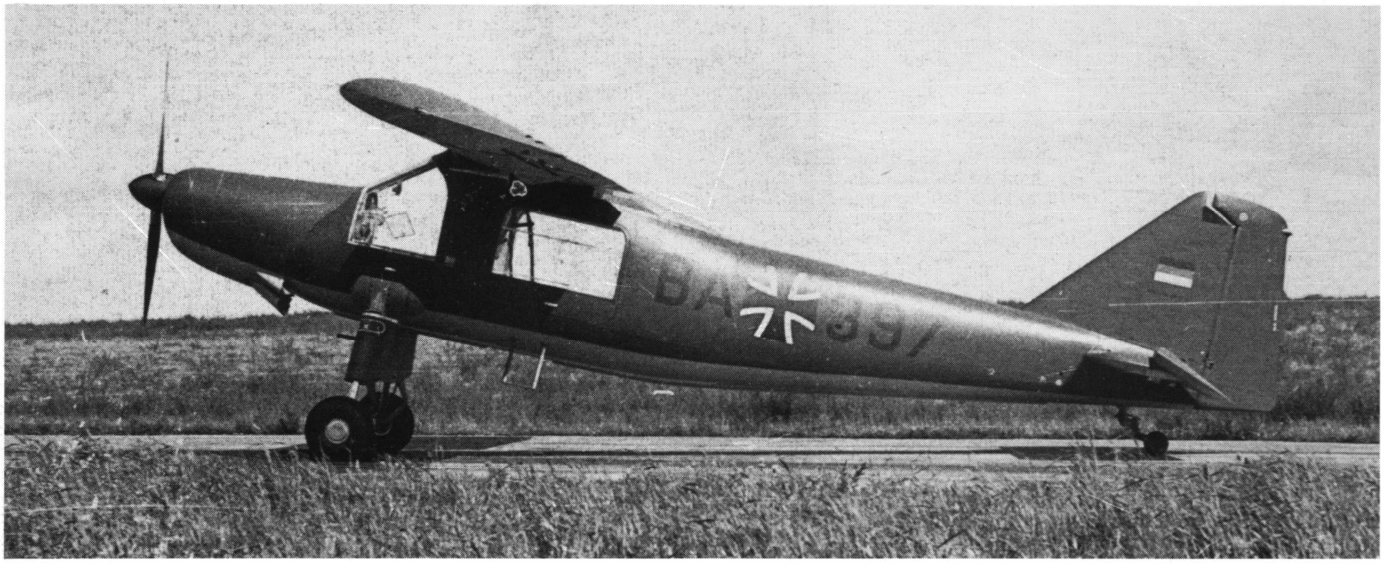
Dornier Do 27A-3 BF-950 WNr.437
Die einzige Do 27, die bei der TSLw 1 in Kaufbeuren im Einsatz stand, war die BF+950. Sie wurde 1960 übernommen.

BF+950 was the only Do 27 in use with TSLw 1 at Kaufbeuren. It was taken over in 1960.



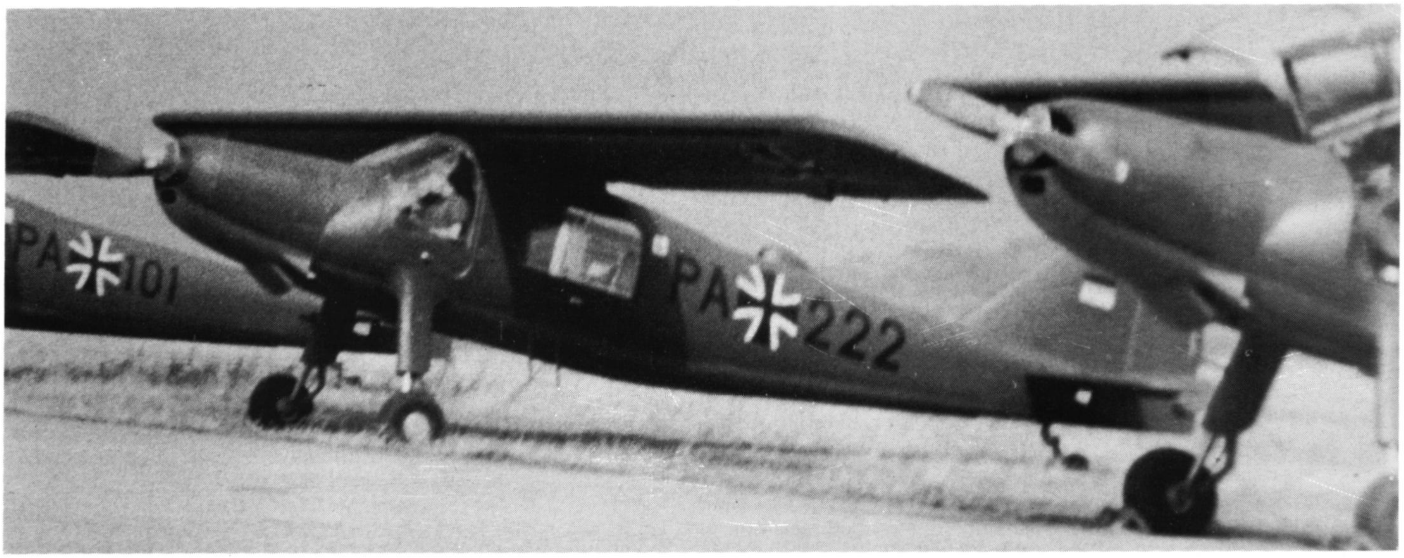
Dornier Do 27A-1 55+36 WNr. 160
Bis 1972 flog diese Do 27 bei der WaSLw 50 in Fürstenfeldbruck. Später flog diese Do 27 bei der BwSpFlgGrp des MFG 3 zugeteilt. Heute fliegt sie als D-EGFR.

This Do 27 flew with WaSLw 50 at Fürstenfeldbruck. Later it was assigned to the Air Recreation Flight of MFG 3. Today it is still active as D-EFGR.



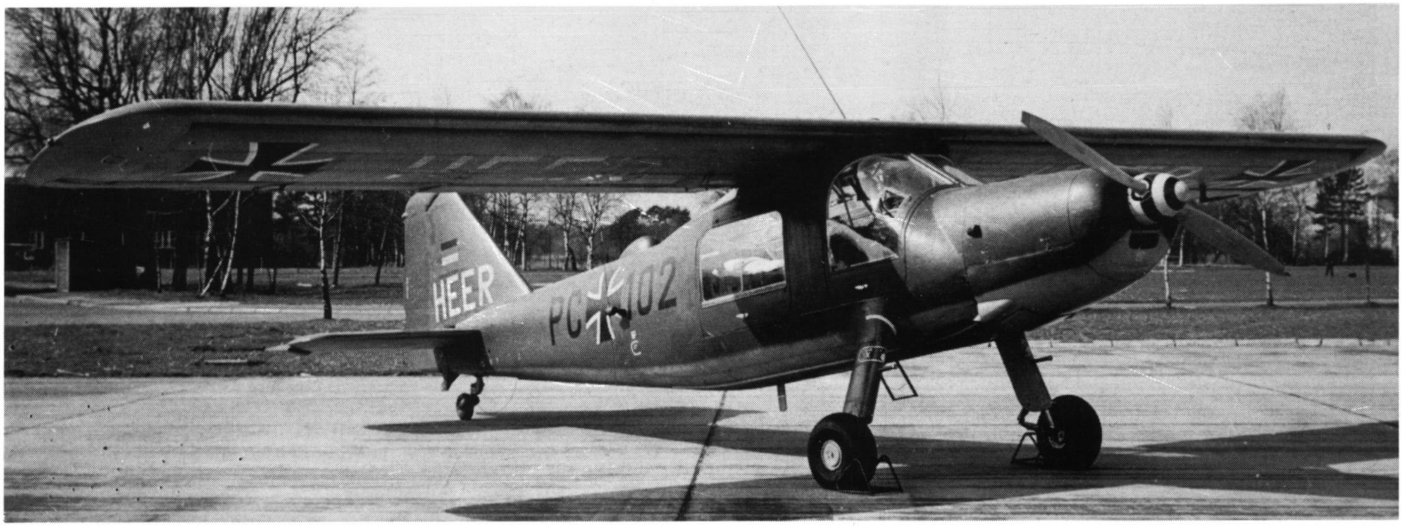
Dornier Do 27A-1 BA+397 WNr. 231
Die WaSLw 30 in Erding erhielt diese Do 27 am 7. März 1958 zugeteilt.

WaSLw 30 received its first Do 27 on March 7, 1958.



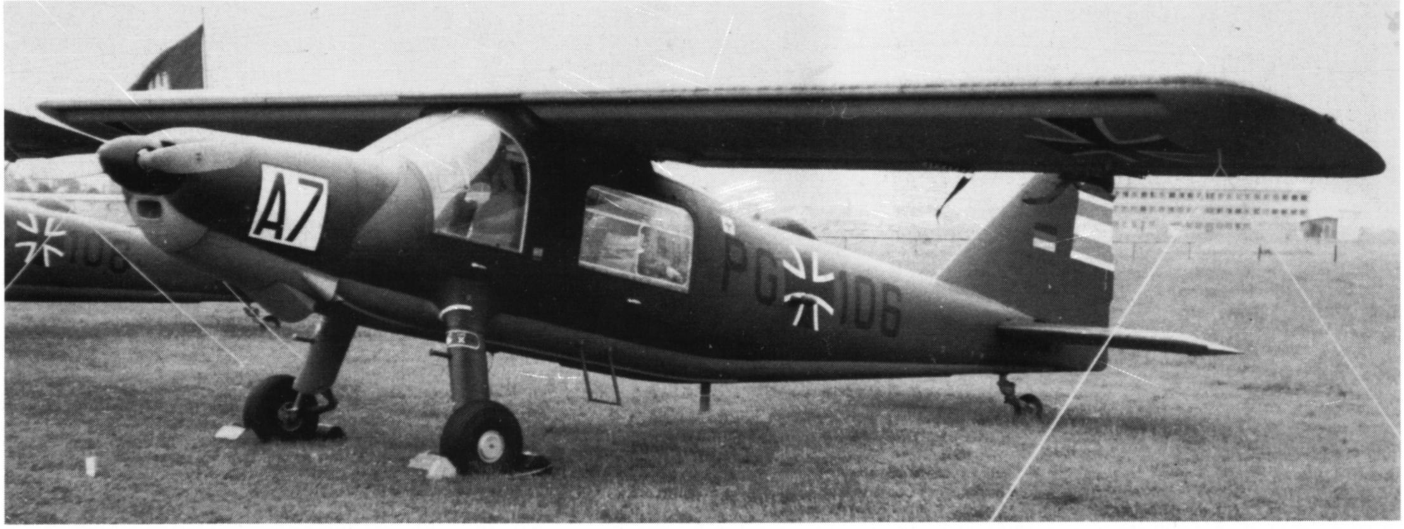
Dornier Do 27 PA+222
Die erste Do 27, die dieses Kennzeichen führte, war eine Do 27B-1 mit der WNr.193 und zwar von der Auslieferung am 22. November 1957 an die HFlgTrpStff 823 bis zum März 1960. Der WNr.425, eine Do 27A-5, wurde das Kennzeichen im Mai 1967 zugeteilt.

The first Do 27 to carry these markings was a B-1 with the c/n 193. The code was effective from its delivery on November 22th 1957 to HFlgTrpStff 823 untill March 1960. The code was then re-assigned to c/n 425, a Do 27A-5, in May 1967.



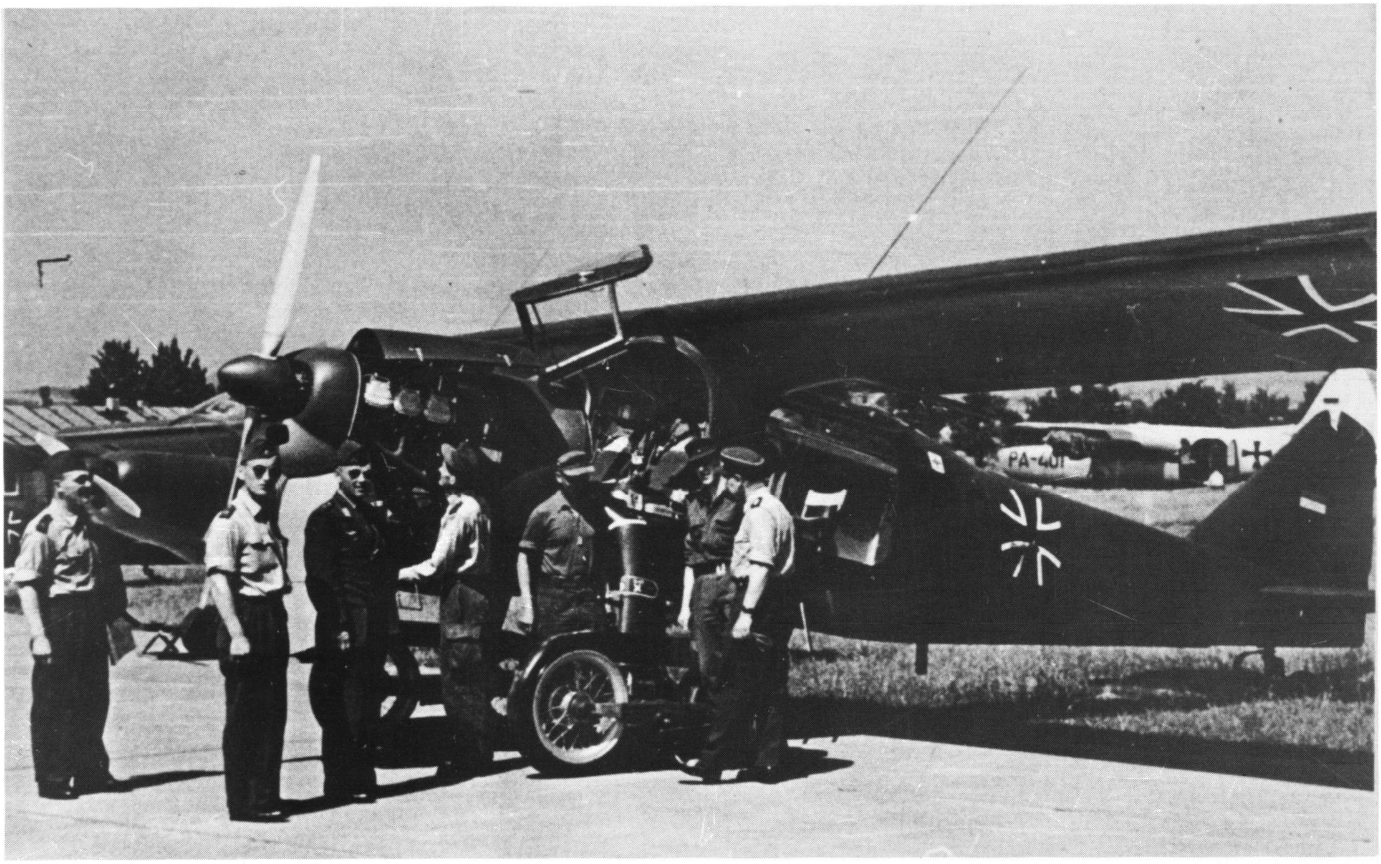
Dornier Do 27 PC+102
Wie bei vielen Kennzeichen, wurde auch das Kennzeichen PC+102 mehrfach vergeben, einmal an eine Do 27B-1 (WNr.145) und zum anderen an eine Do 27A-1 mit der WNr.254. Beachte den schwarzweiß gestreiften Spinner.

Like many other codes, PC+102 was assigned to various aircraft, once to Do 27B-1 (c/n 145), and later to Do 27A-1 with the c/n 254. Note the black and white rings around the spinner.



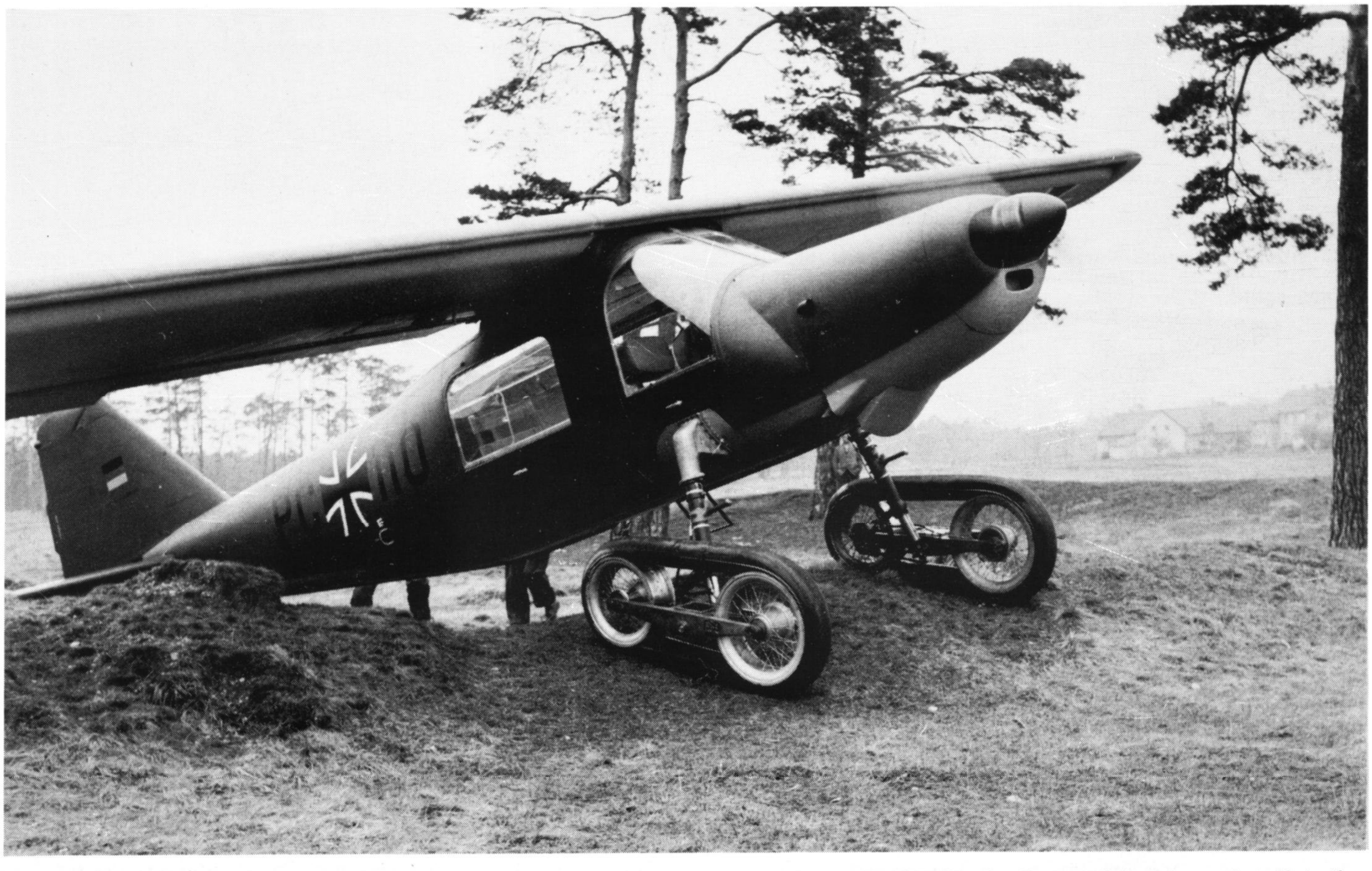
Dornier Do 27B-1 PG+106 WNr. 2344 Augsburg 1958
1958 wurde diese Do 27 von der HFlgStff 2 in Bückeburg übernommen. Das Foto zeigt sie während des Deutschlandfluges 1958 mit der "Rallye-Nr." A7.

This Do 27 was taken over by HFlgStff 3 at Bückeburg in 1958. The photo shows it with the rally number "A7" during the 1958 Deutschlandflug.



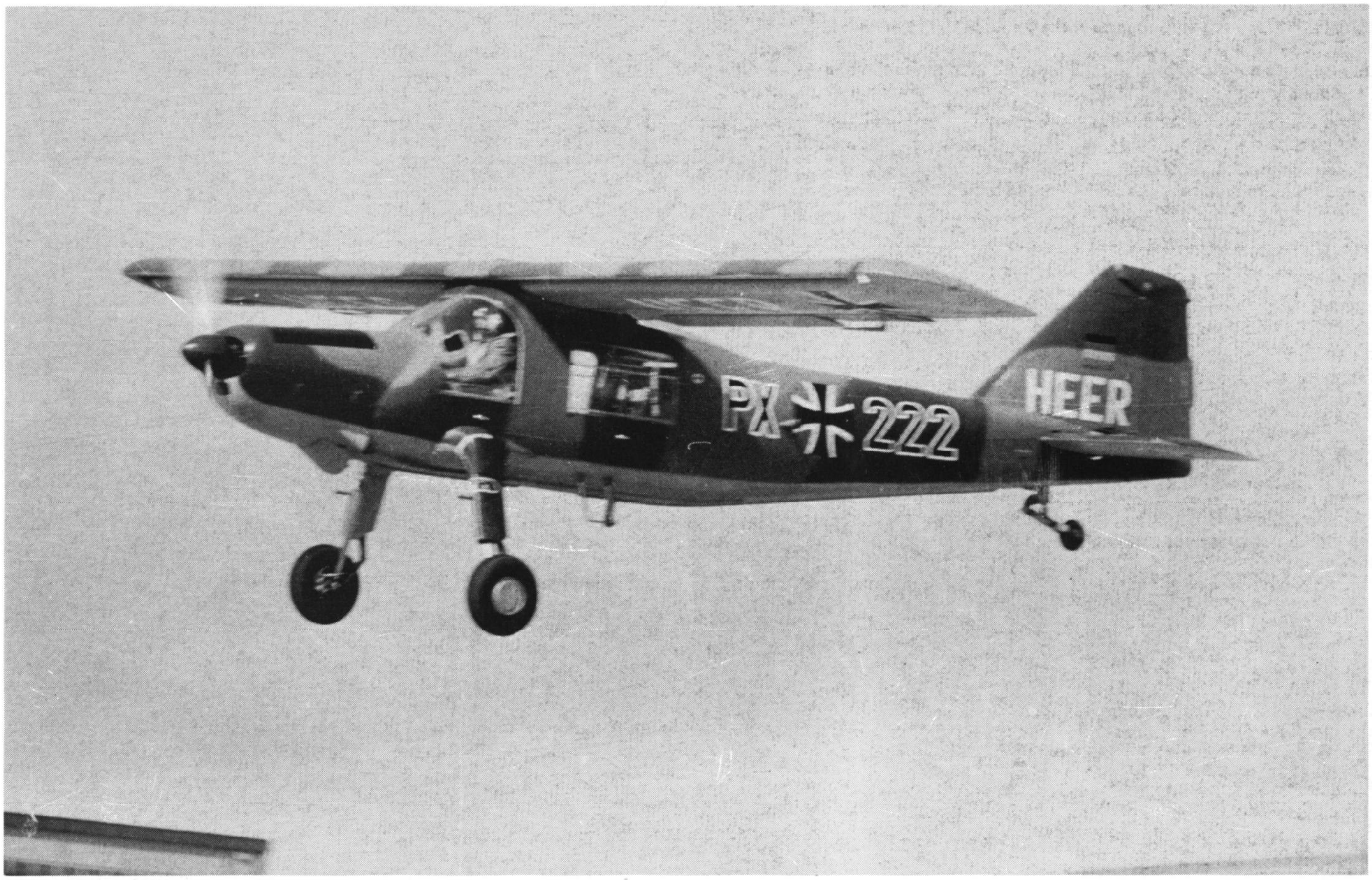
Dornier Do 27B-1 PC+110 WNr. 261
Die HFlStff 4 in Rotenburg übernahm diese Do 27 1958 als PH+109. 1959 erfolgte die Umbenennung in HFlgStff 3. 1960 erhielt sie das Kennzeichen PC+110. Während dieser Zeit wurde auch das abgebildete geländegängige Fahrwerk erprobt.

HFlgStff 4 at Rotenburg took over this Do 27 as PH+109 in 1958. The unit was redesignated HFlgStff 3 in 1959. In 1960 this aircraft was allocated the code PC+110. During this period the 2-wheel tracked landing gear shown was tested.



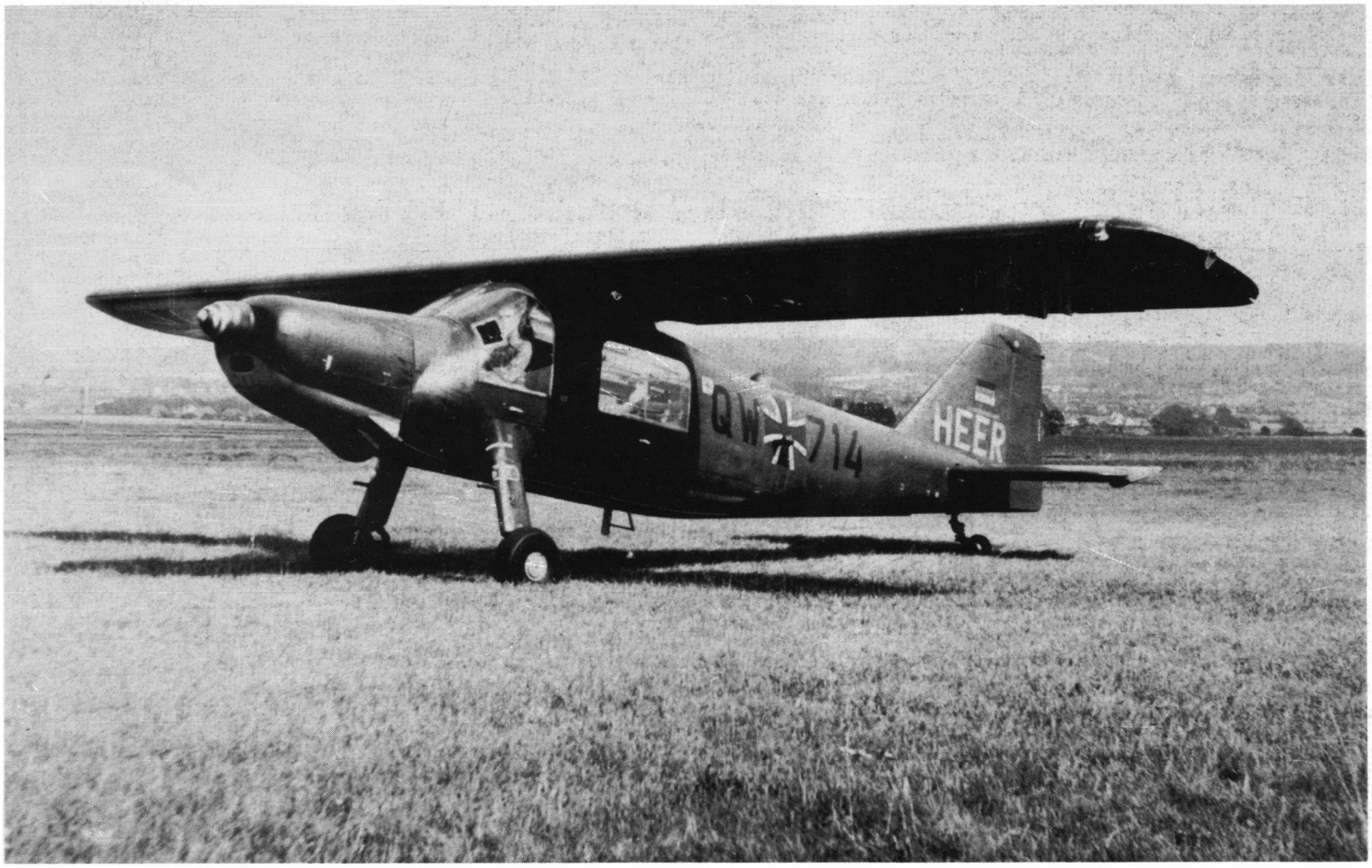
Dornier Do 27B-1 PC+110 WNr. 261
Nochmals abgebildet ist hier die Do 27 mit dem Bonmartini-Schlauchketten-Fahrwerk. Beachte die Federbeine des Fahrwerks, diesmal ohne Verkleidung.

Once again the Do 27 with the Bonmartini undercarrige. Note the absorber struts minus their fairings.



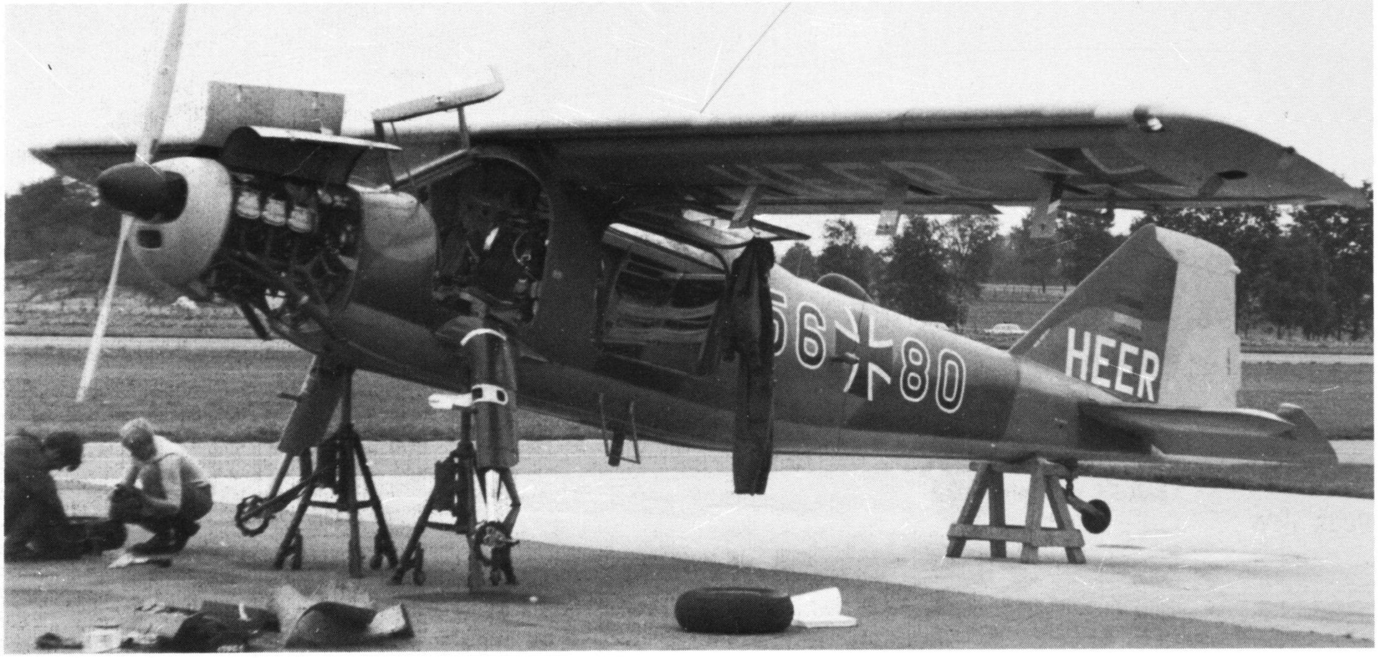
Dornier Do 27A-5 PX+222 WNr. 443
Im August 1960 kam diese Do 27 zur HFlgStff 301 in Niedermendig. Die Staffel wurde Ende 1962 in 2./HFB 300 umbenannt. Bis zum 10. Mai 1967 führte sie das Kennzeichen PP+108, dannach wurde ihr das Kennzeichen PX+222 zugeteilt.

In August 1960 this Do 27 was taken on the strength of HFlgStff 301 at Niedermendig. The squadron was renamed 2./HFB 300 at the end of 1962. Until May 10, 1967 she wore the code PP+108 followed by PX+222.



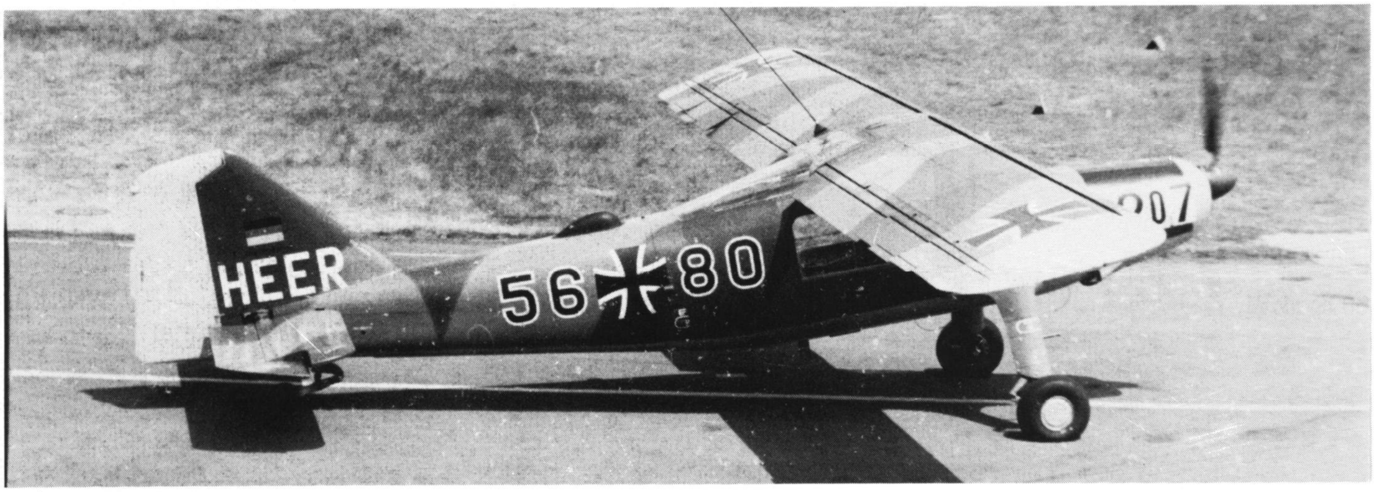
Dornier Do 27B-1 QW+714 WNr. 124
Dieses Foto zeigt eine Do 27 der HFlgWaS.

A Do 27 of HFlgWaS.



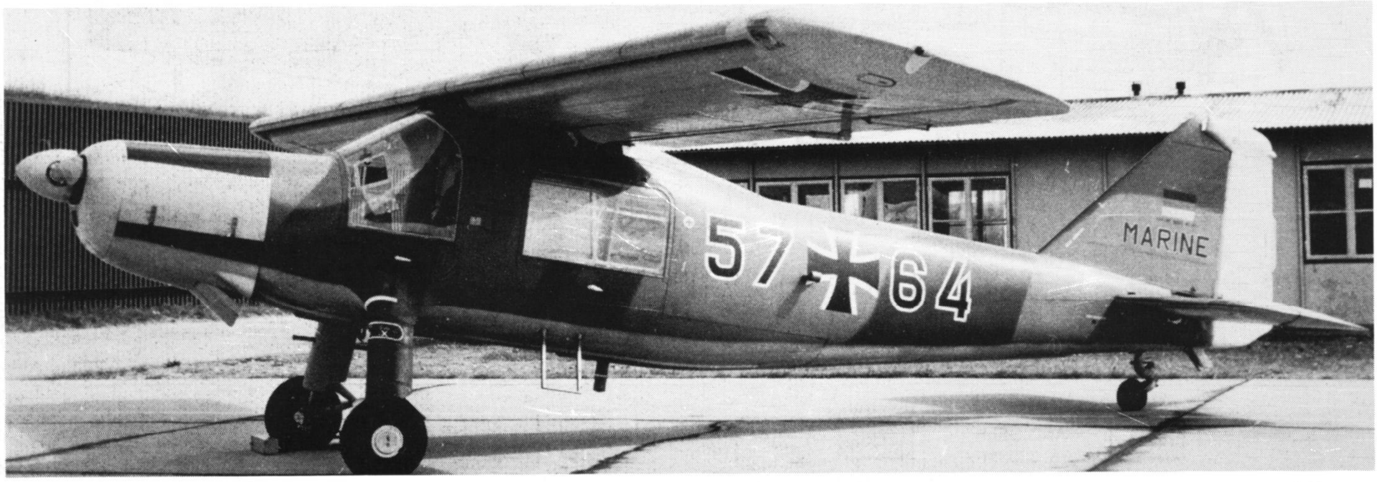
Dornier Do 27B-3 56+80 WNr. 388
Ein gutes Motiv für die Dioramenbauer. Es zeigt die Do 27 beim Radwechsel und Motorinspektion. Sie gehörte zum HFlgBtl 100.

A good motive for the diorama-builder showing a Do 27 of HFlgBtl 100 undergoing a double wheel change and engine inspection.



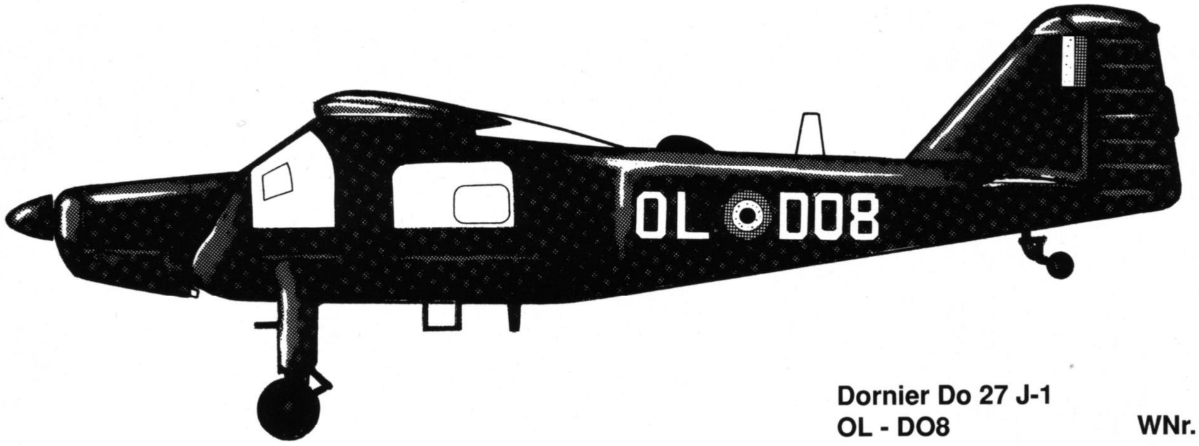
Dornier Do 27B3 56+80 WNr. 388 1973
Das Foto zeigt die gleiche Maschine wie zuvor. Hier beim Deutschlandflug 1973 in Mönchen-Gladbach mit der Nummer "207". Das Tarnschema auf der Tragflächenoberseite ist gut zu sehen.

This photo shows the previous aircraft again during the 1973 Deutschlandflug at Mönchengladbach with the number "207". The camouflage scheme on the upper surfaces of the wings can be clearly seen.

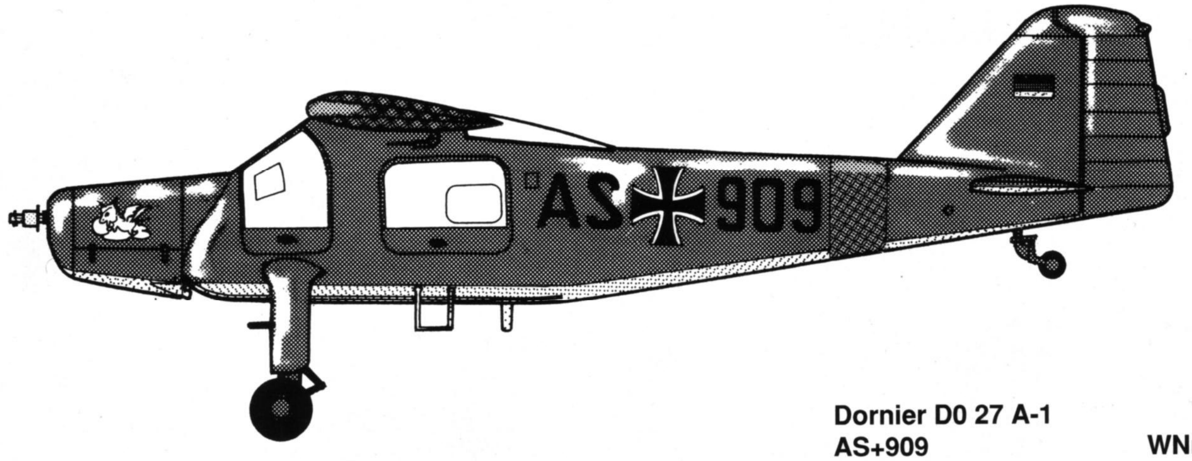


Dornier Do 27A-1 57+64 WNr. 601
Dies ist eine von vier Do 27, welche vom Luftwaffenparkregiment 2 in Diepholz aus Teilen, welche von Dornier angeliefert wurden, montiert wurden. Die Aufnahme zeigt das Flugzeug im Einsatz beim MFG 5. Beachte den Schriftzug "MARINE" am Leitwerk.

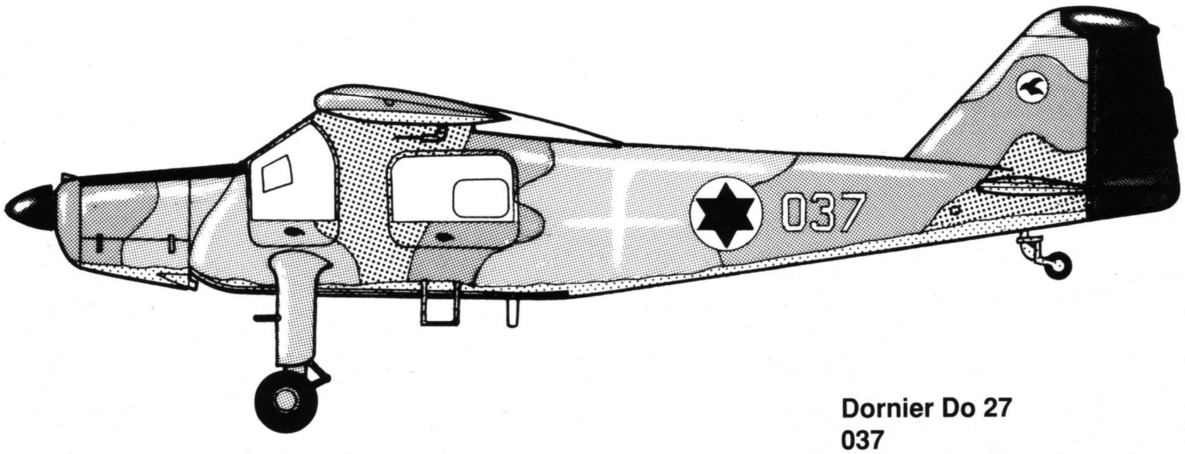
This is one of four Do 27s which were assembled by Luftwaffenparkregiment 2 at Diepholz from parts delivered by Dornier. This photo shows the aircraft in service with MFG 5. Note the word "MARINE" on the fin.



Dornier Do 27 J-1
OL - DO8 **WNr. 2105**

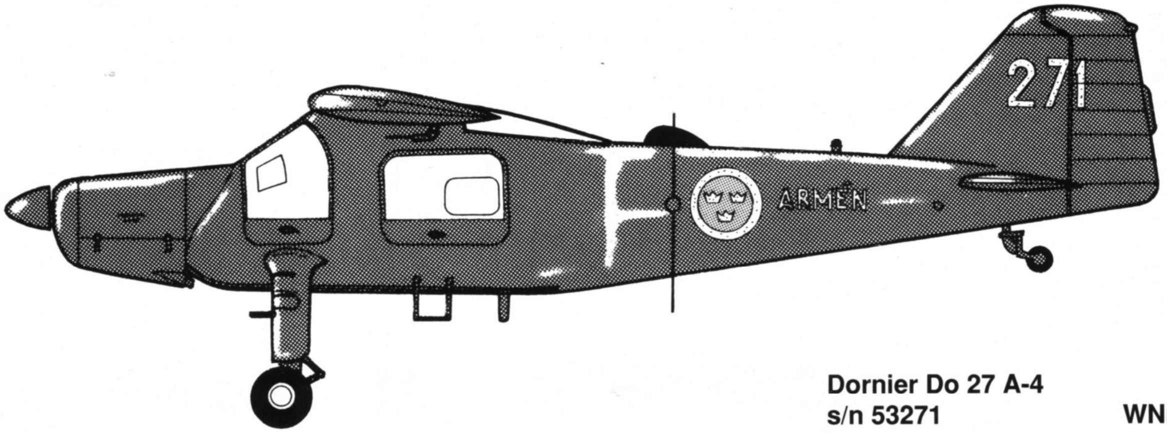


Dornier D0 27 A-1
AS+909 **WNr. 183**
FFS "S" / Multi-Staffel

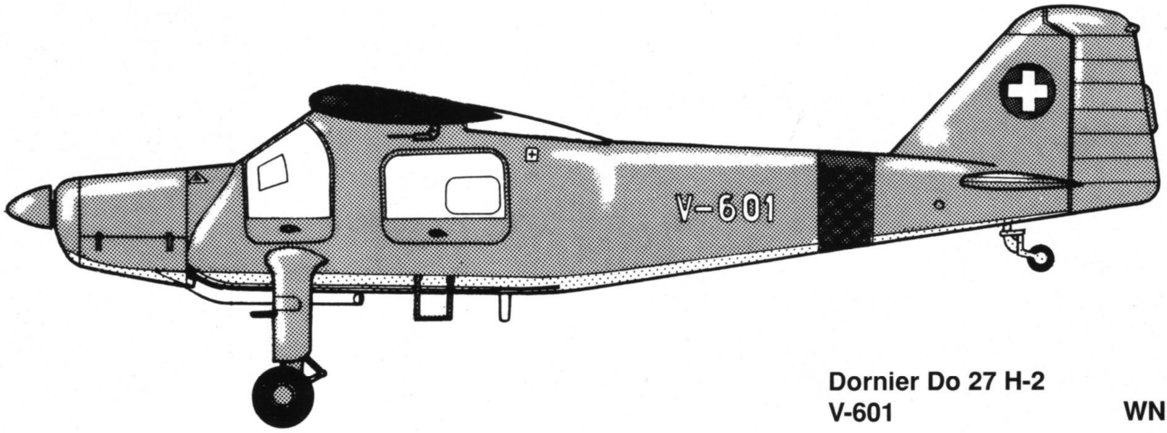


Dornier Do 27
037

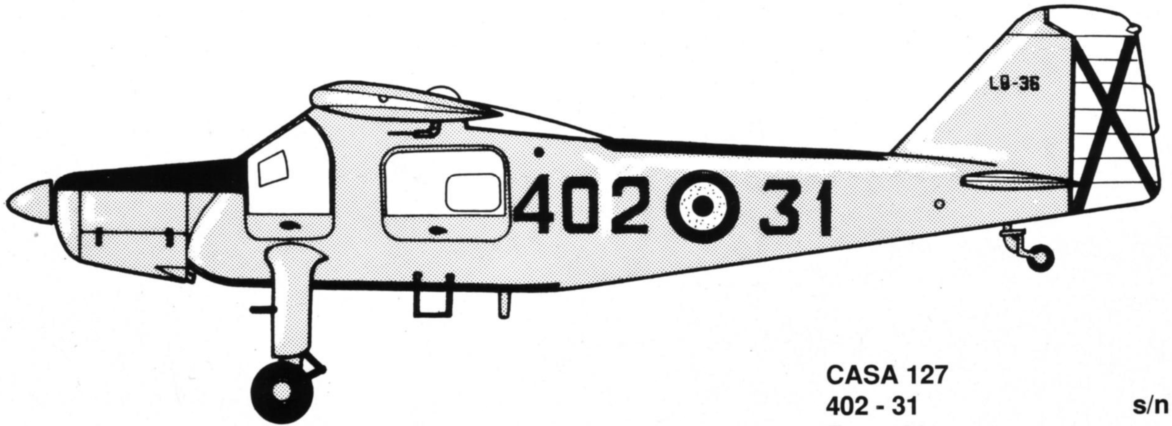
░ SAND GELB (FS: 33531)
▒ SAND BRAUN (FS: 30219)
░ HIMMELBLAU
▓ OLIVGRÜN (FS: 34086)
▒ HELLBLAU
■ CHROMOXID GRÜN (RAL 6020)



Dornier Do 27 A-4
s/n 53271 **WNr. 2099**



Dornier Do 27 H-2
V-601 **WNr. 2008**



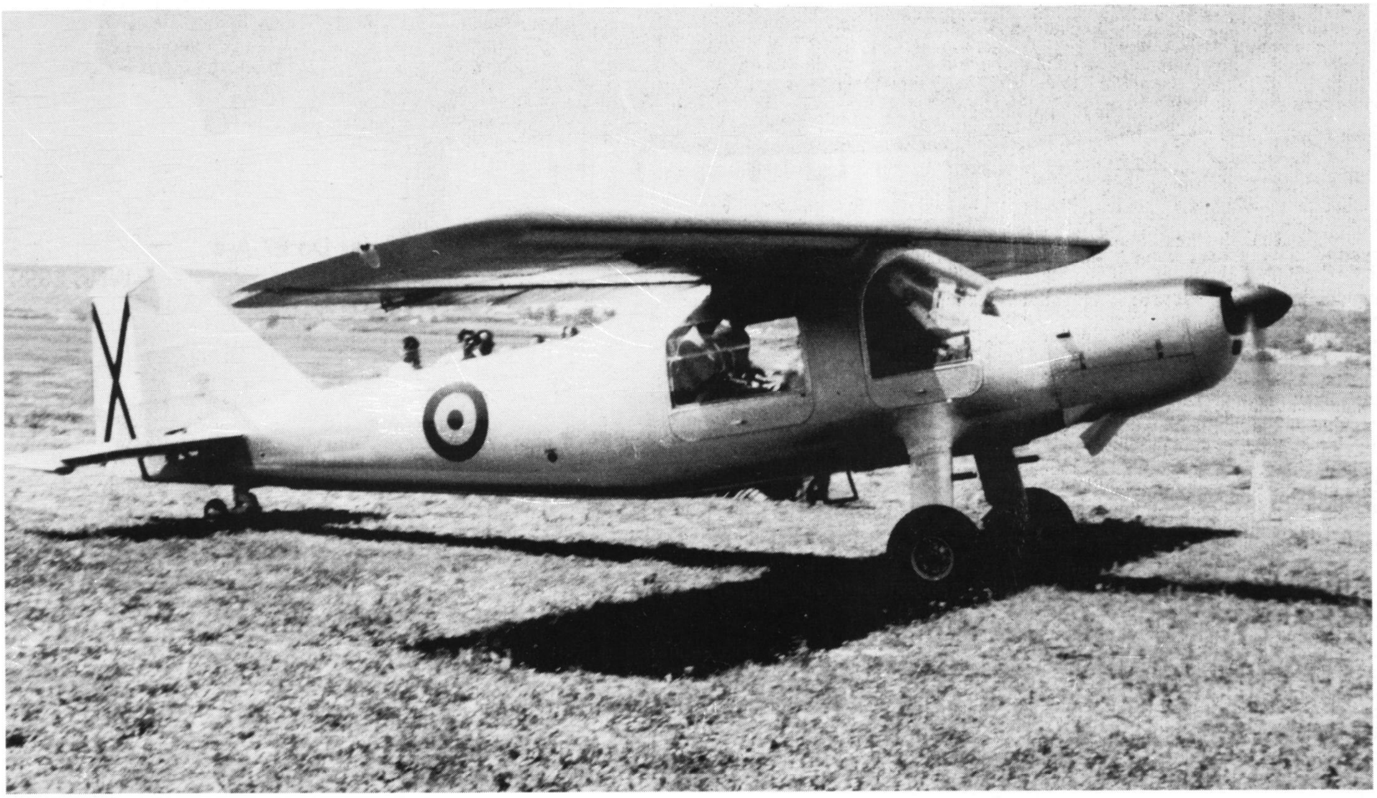
CASA 127
402 - 31 **s/n L9-36**
Esc. 402

▨	ALUMINIUM	□	WEIß	░	GELB
▨	SCHWARZ GRÜN (RAL 6012)	■	LEUCHT ORANGE (RAL 2005)	■	ROT

CASA 127

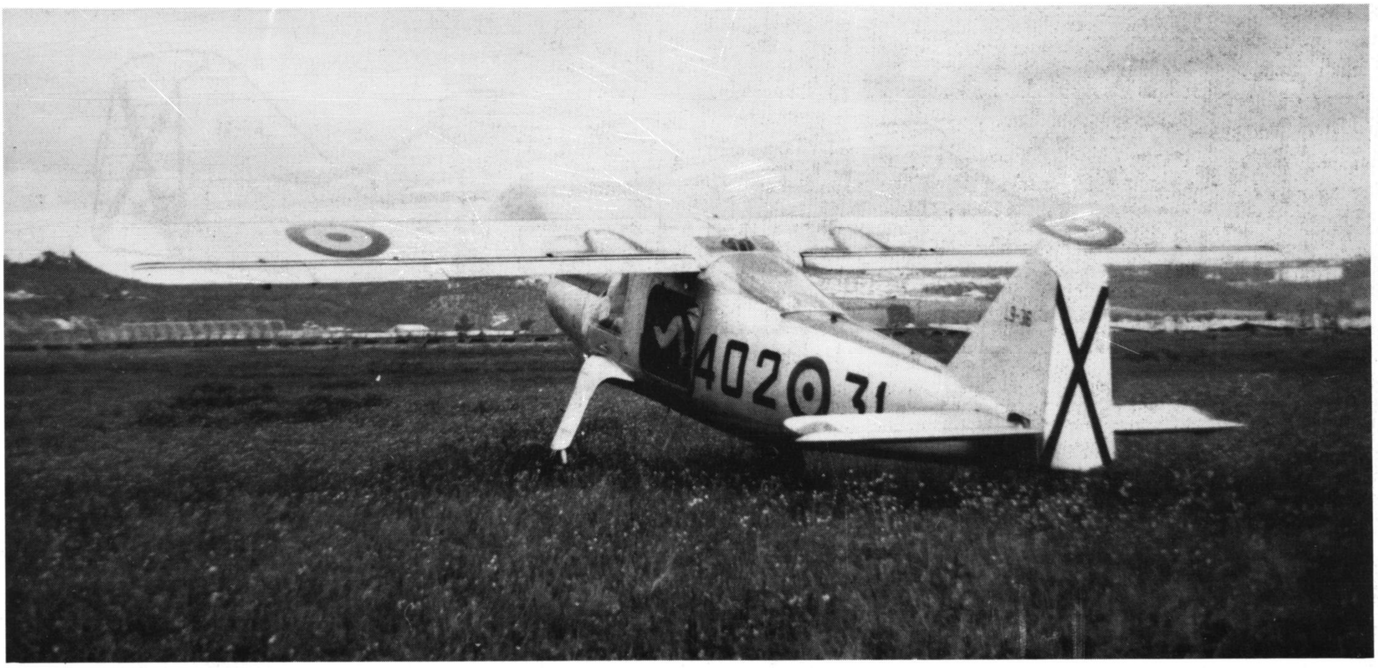
Die spanische Luftwaffe (Ejercito del Aire/EdA) bestellte 50 Dornier Do 27A-1, welche bei CASA in Lizenz mit der Bezeichnung CASA 127 gebaut wurden. Bei der EdA erhielten sie die Bezeichnung L9. Der Erstflug der ersten bei CASA gebauten CASA 127 mit der Serien-Nummer L9-1 fand am 3. Dezember 1959 statt.

Die CASA 127 wurde das Standardflugzeug für leichte Transporteinsätze und Verbindungsflüge. Die Flugzeuge wurden in einem silbernen Anstrich für die Oberseite und hellblauer Unterseite ausgeliefert.
Später übernahm die EdA aus deutschen Überschußbeständen noch weitere 26 Do 27A/B.
Die bei CASA gebauten Flugzeuge führten die Serien-Nummern L9-1 bis L9-50, die von der Bundeswehr übernommenen Flugzeuge die Serien-Nummern L9-51 bis L9-76. Die für SAR-Aufgaben eingesetzten Flugzeuge wurden mit UD9-.. bezeichnet. Mitte der 80-iger Jahre standen noch sechs Flugzeuge im Einsatz, die von Cuatro Vientos aus für Vermessungsaufgaben verwendet werden. Insgesamt sollen noch 35 Do 27/CASA 127 für Verbindungsaufgaben und SAR-Einsätze im Einsatz stehen (Stand 31. Oktober 1989).



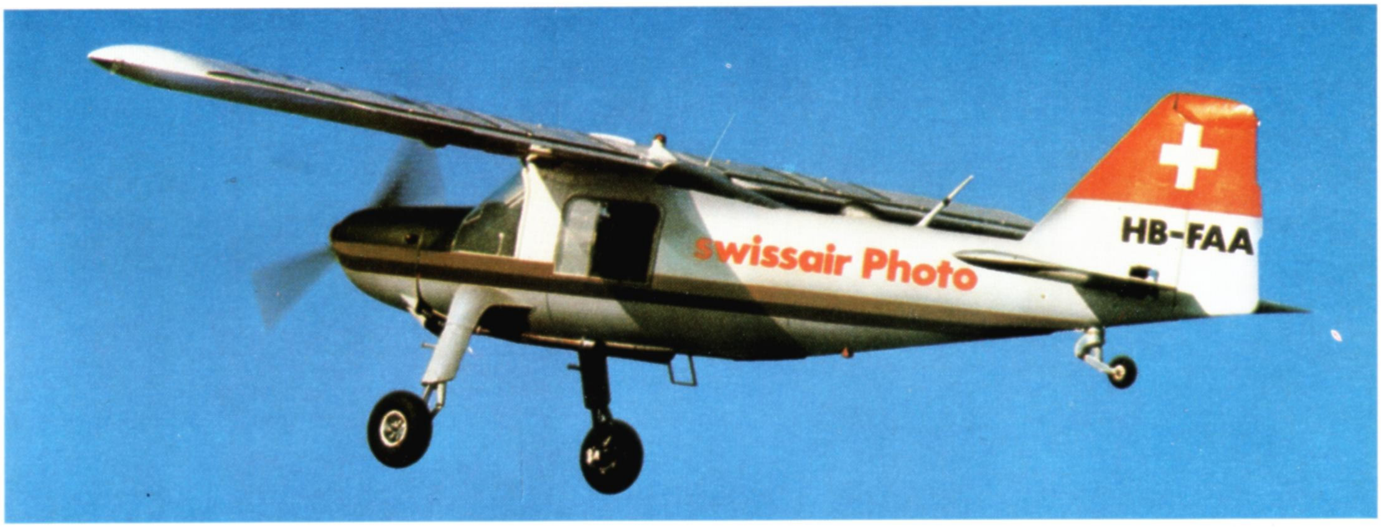
CASA 127
Weder Seriennummer noch Kennzeichen sind auf dieser CASA 127 zu sehen. Die Oberseite ist silbern, während die Unterseite hellblau gehalten ist.

Neither serial number nor registration are visible on this CASA 127. The upper surfaces are silver, the lower surface light blue.



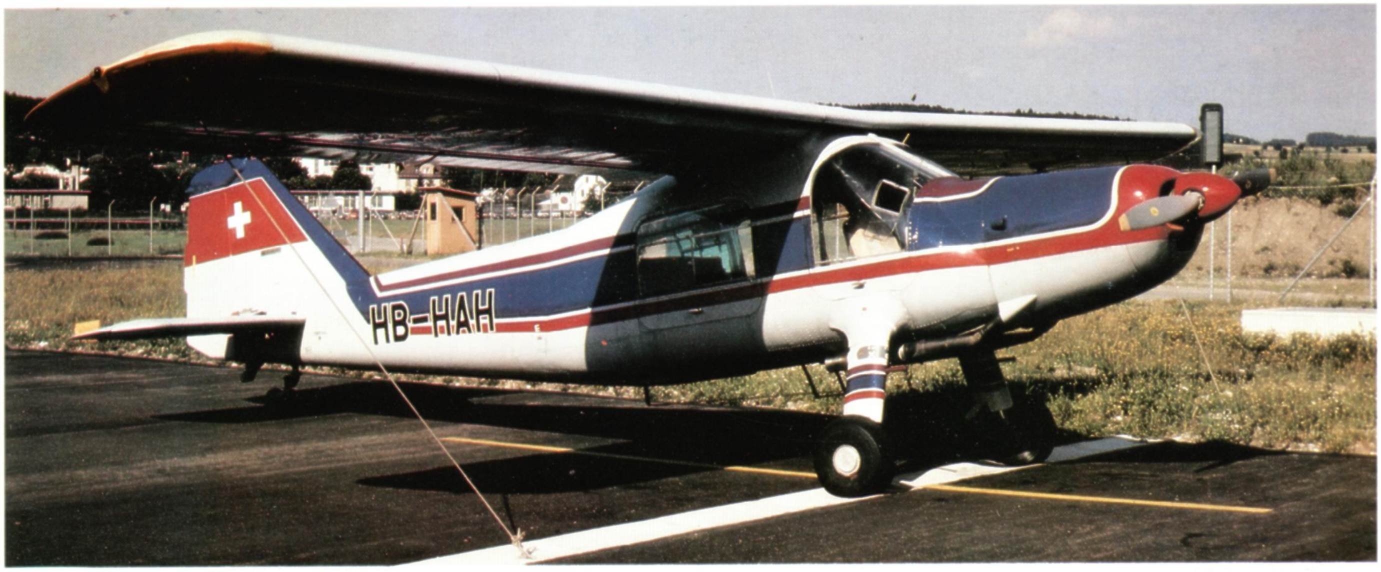
CASA 127 402-31
Diese CASA 127 führt die spanische Serien-Nummer L9-36 und wurde von der Escuadron 402 eingesetzt.

This CASA 127 was allocated the Spanish serial number L9-36 and was operated by Escuadron 402



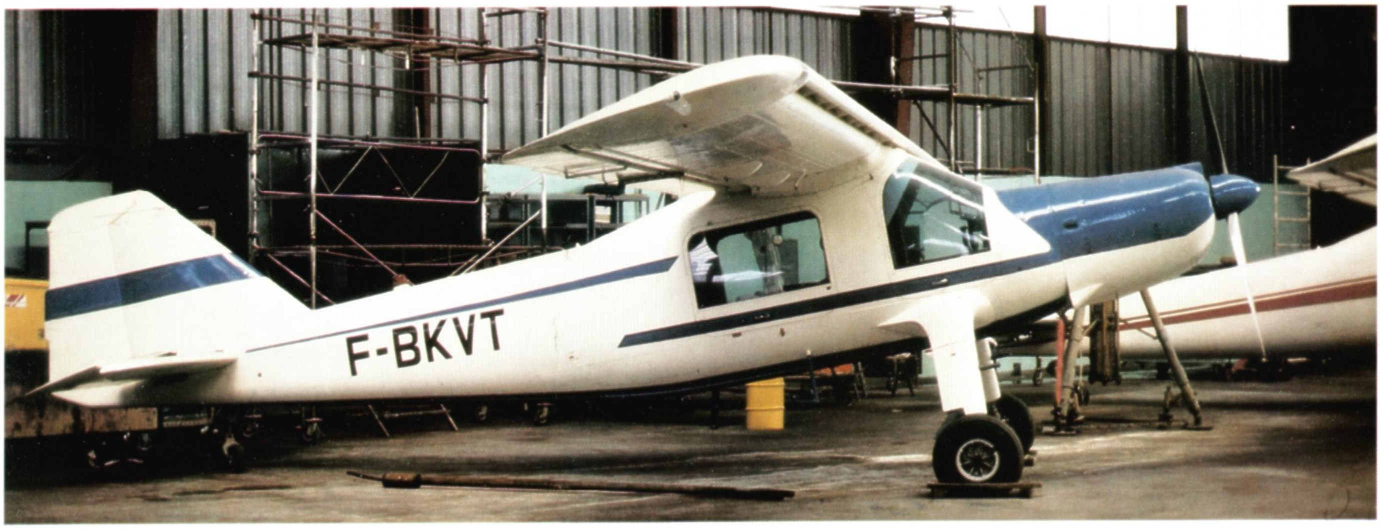
Dornier Do 27Q-4 HB FAA WNr. 2024
Die Do 27 der Swissair-Photo im Flug

Do-27 of Swissair-Photo



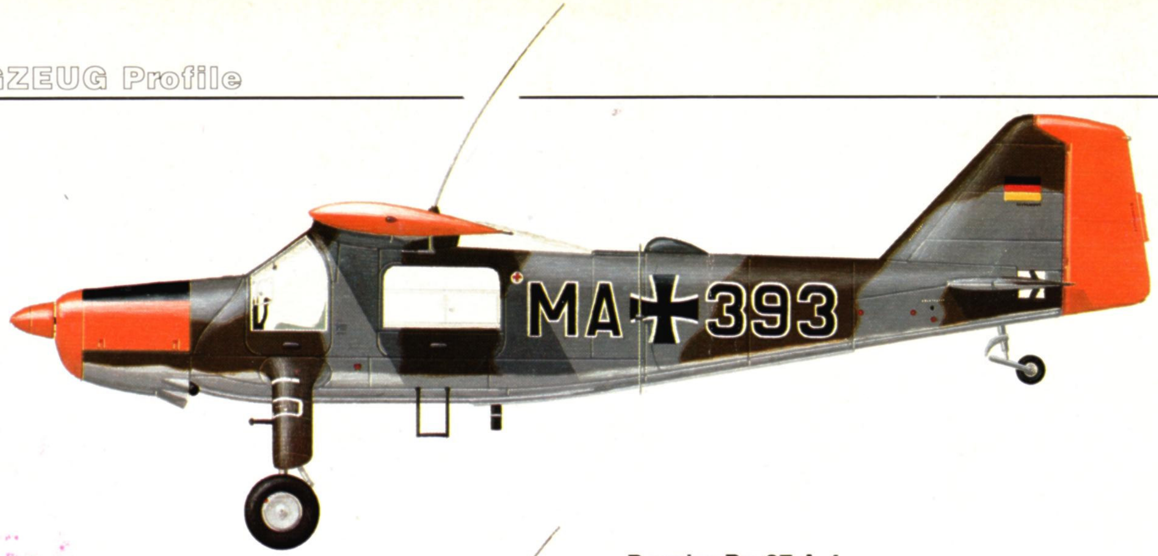
Dornier Do 27A-1 HB-HAH WNr. 267 Zürich 1978
1958 wurde diese Do 27 als D-EHAR ausgeliefert. Bei der ESt 61 flog sie als YA+909 und wurde zur 56+00 umregistriert. 1972 an einen privaten Halter verkauft, erhielt sie das Kennzeichen D-EACR. Zwei Jahre später kam diese farbenfrohe Do 27 in die Schweiz, wo wie bis 1984 geflogen wurde und dann wieder nach Deutschland verkauft wurde.

This Do 27 was delivered in 1958 as D-EHAR. It was flown by ESt 61 (test establishment) as YA+909 and later re-registered as 56+00. Sold to a private owner in 1972, it was registered as D-EACR. Two years later this colourful Do 27 went to Switzerland, where it was flown until 1986. Then it was sold to Germany again.

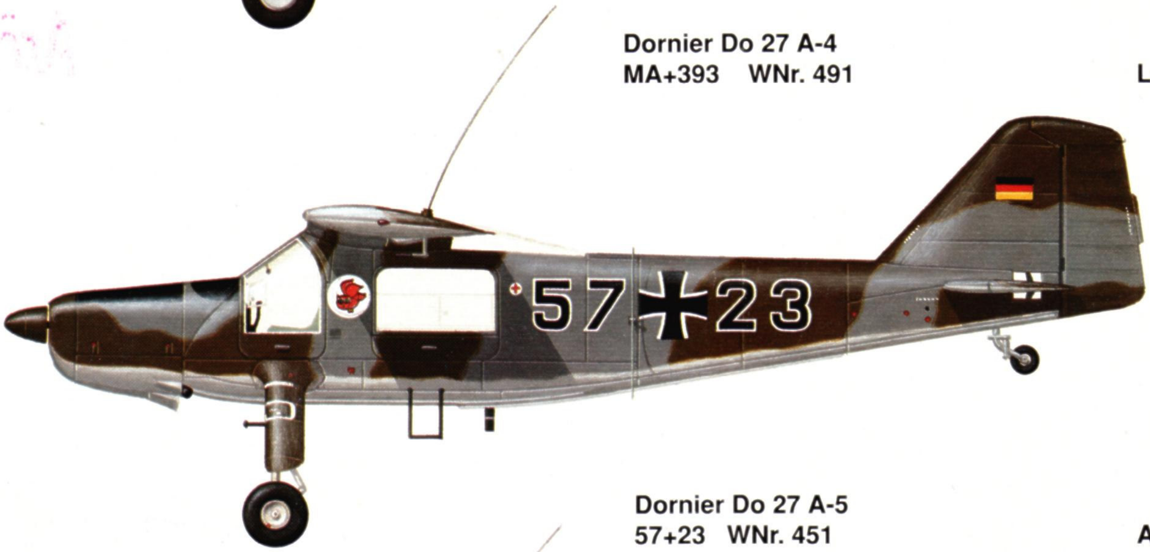


Dornier Do 27Q-5 F-BKVT WNr. 2062 1988
Diese Do 27 wurde 1960 gebaut. 1974 wurde sie von Europe Aero Service (EAS) erworben und von dieser Gesellschaft bis 1986 eingesetzt.

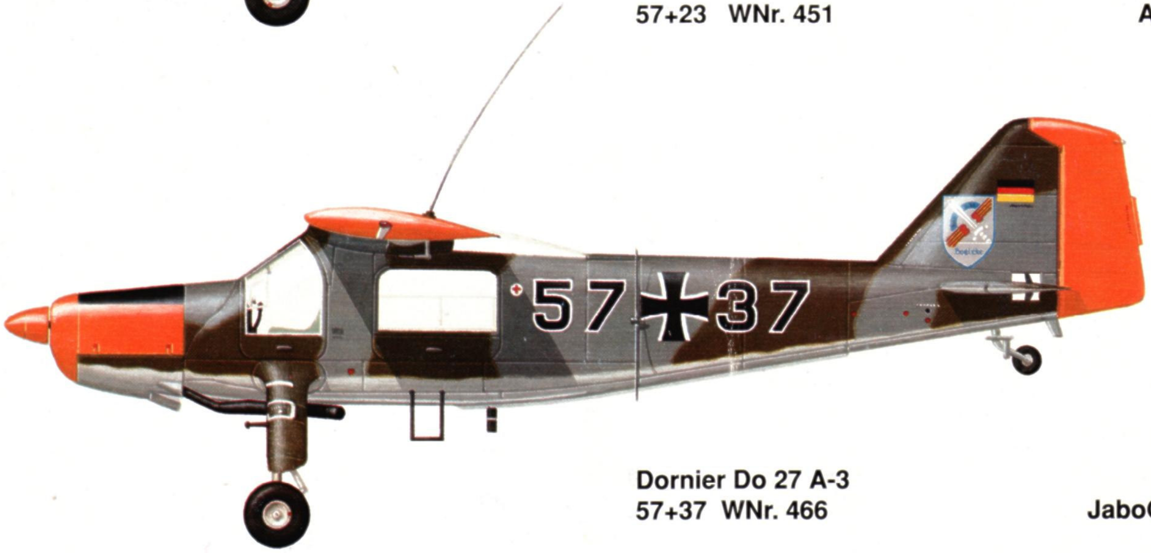
This Do 27 was built in 1960. In 1974 it was aquired by Europe Air Service (EAS), who continued to operate it until 1986.



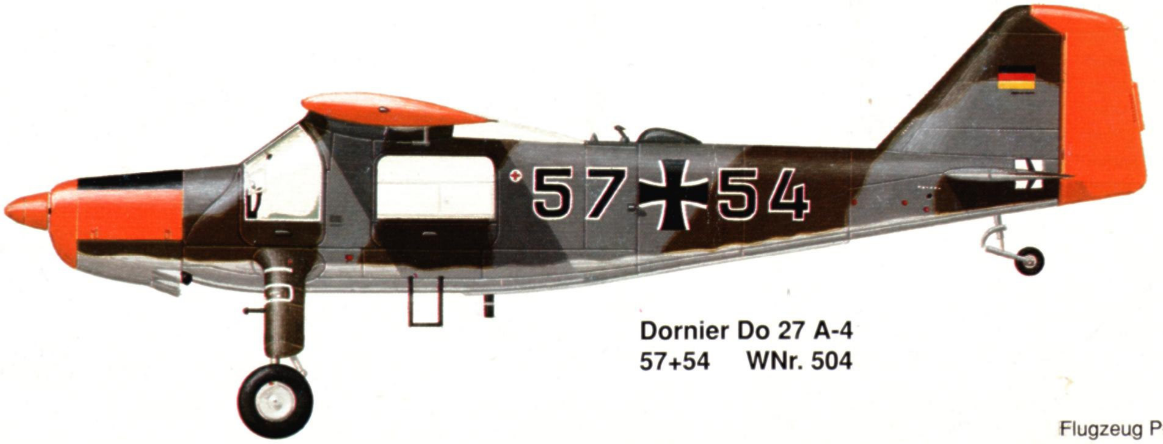
Dornier Do 27 A-4
MA+393 WNr. 491 LeKG 41



Dornier Do 27 A-5
57+23 WNr. 451 AG 51 "I"



Dornier Do 27 A-3
57+37 WNr. 466 JaboG 31 "B"



Dornier Do 27 A-4
57+54 WNr. 504